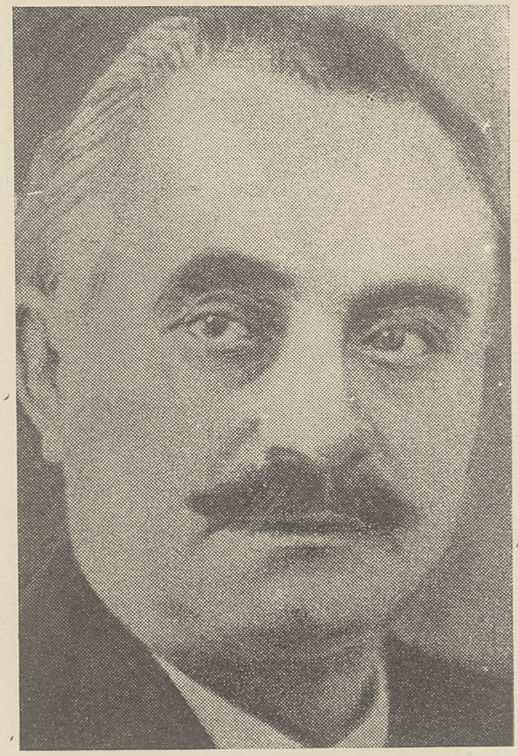
Młody Żeglarz

MIESIĘCZNIK P.O. „SŁUŻBA POLSCE"



NR 7-8
LIPIEC
SIERPIEŃ
1949
CENA 45 ZŁ



„Nadeszła wieść głęboko bolesna dla nas wszystkich i dla całego międzynarodowego ruchu robotniczego: umarł Georgi Dymitrow, znany i czczony przez klasę robotniczą całego świata bojownik i przywódca w rewolucyjnych walkach o socjalizm, bohater bratniego narodu bułgarskiego, kierownik zaprzyjaźnionej z Polską Bułgarskiej Republiki Demokratyczno-Ludowej, wódz Bułgarskiej Partii Komunistycznej, sekretarz generalny jej Komitetu Centralnego, wielki i nieodżałowany dla nas wszystkich człowiek — wzór myśli, walki, niezłomności, najwyższego oddania sprawie robotniczej i wielkiej idei socjalizmu.

Towarzysza Georgi Dymitrowa poznała Polska i międzynarodowa klasa robotnicza w pamiętnych chwilach, gdy jako więzień oszołomionego zwycięstwem hitleryzmu, posadzony na ławie oskarżonych o podpalenie Reichstagu przez rzeczywistych podpalaczy i prowokatorów — zdemaskował ich potworny fałsz i sam rzucił im przed całym światem oskarżenie o zbrodnię wobec ludzkości. Ujawniła się wówczas cała potężna wielkość duszy i charakteru nieugiętego szermierza walki z faszyzmem, jakim był zawsze Georgi Dymitrow.

Gdy stanął na czele międzynarodowego ruchu robotniczego, kierując odtąd wielką walką całego rewolucyjnego proletariatu międzynarodowego, poznaliśmy wielkość jego myśli i talent organizatora, przywódcy i bojownika.

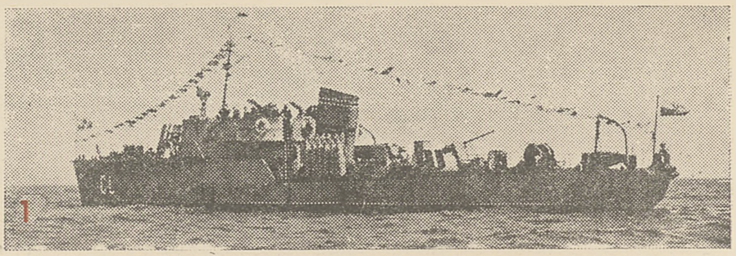
Wreszcie poznaliśmy go osobiście, tak jeszcze niedawno, gdy w roku ubiegłym przybył do Polski, przywożąc nam sojusz braterski narodu bułgarskiego, jako kierownik rządu demokratyczno-ludowego.

Niezapomniana pozostanie dla nas na zawsze jego śmiała i niezłomna postawa rewolucyjna, jego zawsze głęboki i szlachetny rozum, jego oddanie sprawie swego narodu i sprawie międzynarodowej.

W imieniu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej składam najgłębszy hołd pamięci Georgi Dymitrowa i przesyłam najgłębsze wyrazy współczucia Bułgarskiej Partii Komunistycznej i narodowi bułgarskiemu.

Cześć jego świetlanej pamięci".

(Bolesław Bierut)



1

„DNI MORZA"

Tegoroczne „Dni Morza" zorganizowane tradycyjnie przez Ligę Morską w czasie od 23 do 29 czerwca — odznaczały się wyjątkowym rozmachem i bogactwem imprez. Główne uroczystości odbyły się w Gdańsku i Gdyni. Rozpoczęły je jak zwykle — „wianki". Punktem kulminacyjnym „Dni", było wodowanie rudowęglowca „Pstrowski". W wodowaniu wzięły udział wielotysięczne rzesze, przybyłe z całego kraju licznymi pociągami popularnymi. Dużym powodzeniem cieszyła się też Morska Wystawa Problemowa w Gdyni. Na redę portów wypłynęły okręty naszej Marynarki Wojennej (zdjęcie 1). Przeliczne statki i motorówki żeglugi przybrzeżnej pracowicie woziły tysiące uczestników „Dni" na Hel, do Jastarni oraz wycieczki po morzu i portach (zdj. 2). Również kutry rybackie wychodziły w morze z chętnymi — dostarczając im szeregu nieznanych dotąd wrażeń (zdj. 3). Jachty wszystkich klubów żeglarskich przeprowadzały ewolucje na Zatoce (zdj. 4). W halach stoczni, w magazynach portowych, w Operze Leśnej w Sopocie — odbyły się występy — Zespołu Pieśni i Tańca Wojsk Marsz. Rokossowskiego (zdj. 5) oraz Zespołu Domu Wojska Polskiego.

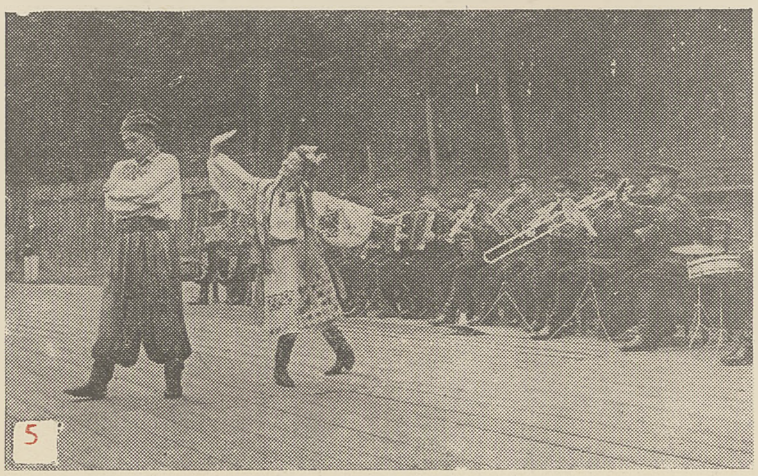
Tegoroczne „Dni Morza" skończyły się; ale wszystko to co widzieli na Wybrzeżu ich uczestnicy — jest dostępne w dalszym ciągu: otwarta jest jeszcze Morska Wystawa Problemowa, jednostki żeglugi przybrzeżnej kursują po Zatoce, stocznie i porty dostępne są dla zwiedzających. Plaże kuszą złocistym piaskiem, morze nęci spokojną, rozsłonecznioną falą. Przyjeżdżajcie!



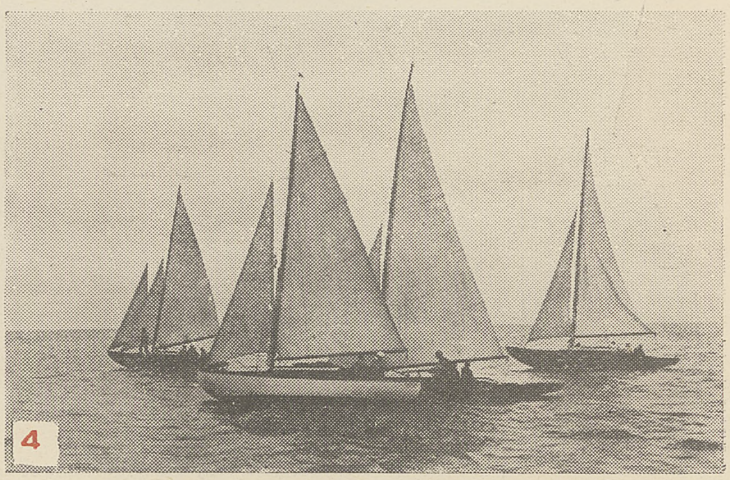
2



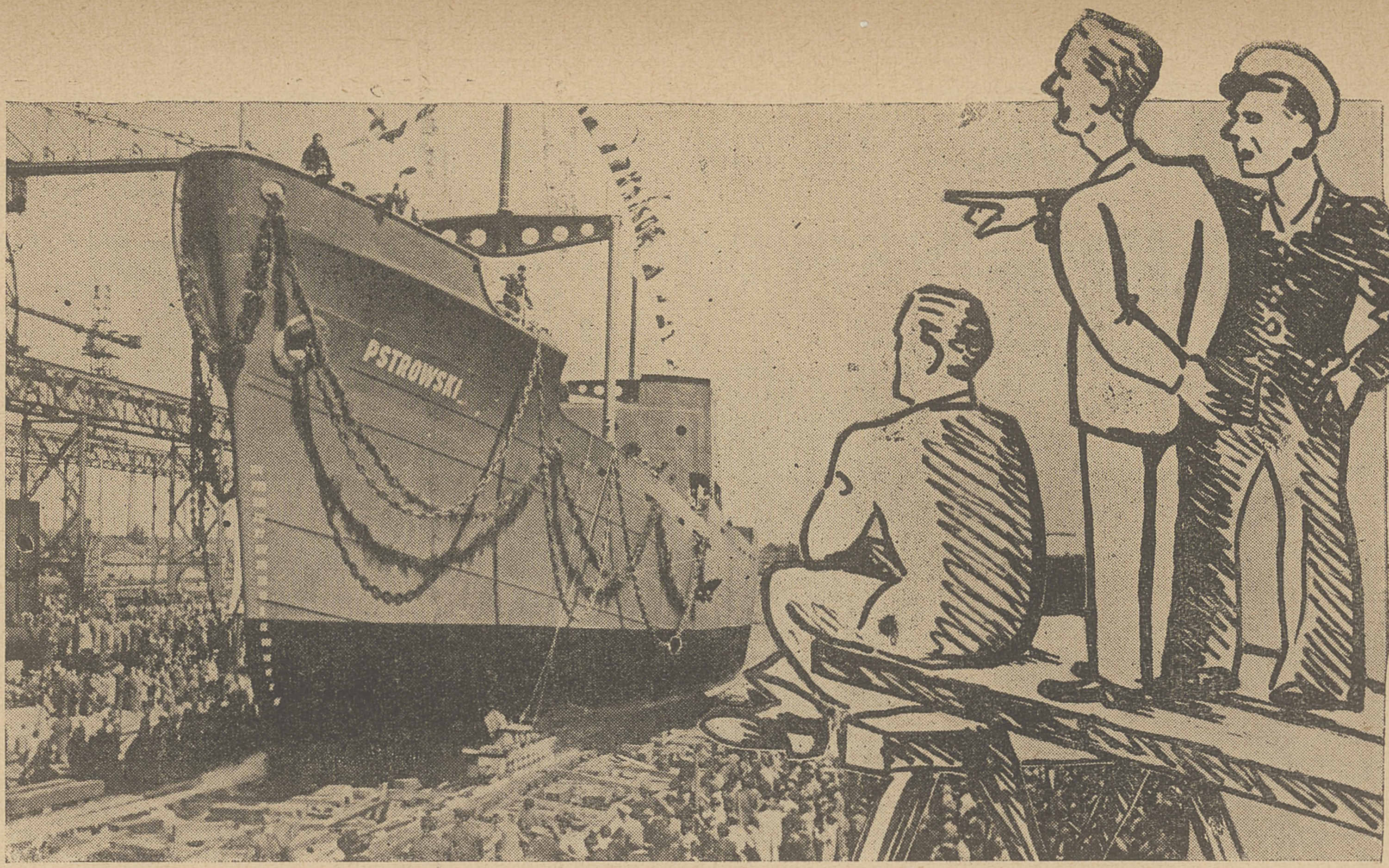
3



5



4



PO PIĘCIU LATACH

Mój przyjaciel Felek pracuje w Straży Portowej w Gdańsku. Zna się na wszystkim, co tylko pachnie morzem, bo nie darmo od 45 roku dzień w dzień pilnuje porządku w porcie. Lubię wędrować z nim po nabrzeżach, bo zawsze dowiem się czegoś nowego. W Święto Morza miał czas wolny, więc wybraliśmy się na Stocznię Gdańską, żeby zobaczyć wodowanie „Pstrowskiego".

SPOTKANIE

Ledwo Felek zaczął coś opowiadać, gdy nagle ujrzał w tłumie jakiegoś chudego drągala i rzucił się ku niemu z okrzykiem:

— Marian, ofermo, skądeś tu się wziął?

Dryblas zwolna obrócił ponurą twarz, która nagle rozjaśniła się.

— Feluś, kopę lat...

Uściskali się serdecznie. Felek zapoznał mnie z Marianem, który jak się okazało przyjechał z wycieczką na Święto Morza z rodzinnego miasta ich obu tj. z Lublina. Nad Bałtykiem jest po raz pierwszy.

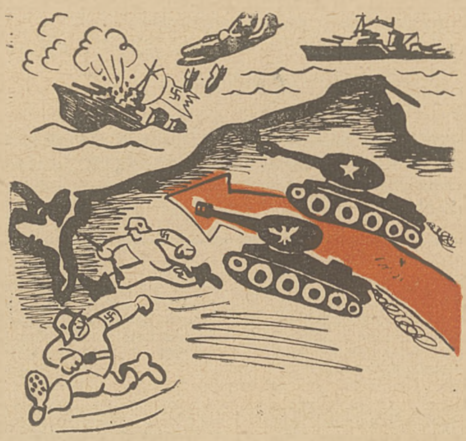
Felek zasypywał przyjaciela pytaniami. Kiedy się już dowiedział wszystkiego, rzucił kilka zdań o sobie, zamykając w prostych słowach dzieje ostatnich miesięcy wojny, będących pierwszym etapem Odrodzonej Polski — państwa, które ku naszej dumie i radości w naszych oczach staje się państwem morskim. Zaczął krótko —

WALCZYLIŚMY...

...pamiętasz Marianie, że ostatni raz widzieliśmy się na Placu Litewskim, akurat 22 lipca, kiedy ogłoszono MANIFEST. Razem czytaliśmy te słowa, które utkwiły mi na zawsze w pamięci:

...DO WALKI O SZEROKI DOSTĘP DO MORZA, O POLSKIE SŁUPY GRANICZNE NAD ODRĄ...

Na drugi dzień zgłosiłem się na ochotnika do wojska i zaraz też zostałem wcielony. Walki o Pragę... zdobycie Warszawy... pościg za Niemcami... Wał Pomorski. Walczyliśmy u boku bohaterskiej Armii Radzieckiej. Wreszcie... Kołobrzeg. Dużo naszych zginęło. Ale serce mi rosło, że jesteśmy nad Bałtykiem, a bratnie wojska zdobywają Gdańsk, Gdynię, Szczecin. Spełniły się słowa MANIFESTU. Potem moją jednostkę przerzucono do Gdańska i zostałem zdemobilizowany. Zostałem tu. Żebyś ty widział, jak tu wtedy wyglądało...



BRATNIA POMOC

W tłumie zrobił się ruch. Robiono drogę dla gromady żołnierzy radzieckich — przybyłych na uroczystości świętomorskie do Gdańska.

— Wy nie wiecie, ile my im właśnie zawdzięczamy — podjął Felek wskazując głową na radzieckich żołnierzy. — Oni byli tu pierwsi, usunęli miny, odblokowali wejścia do portów, zatarasowane przez uciekających Niemców zatopionymi statkami. Radzieckie oddziały techniczne stanęły do pierwszych prac przy uruchomieniu portów. Bez tej pomocy, kto wie jak długo jeszcze musielibyśmy się mozolić. A potem miesiącami trałowce radzieckie oczyszczały przyległe wody Bałtyku od min różnego rodzaju...

Ludzi zaczęło przybywać. Felek przerwał i pociągnął nas za sobą. Wdrapaliśmy się na jakieś rusztowanie, a w ślad za nami poszli inni.

TYSIĄC WAGONÓW STALI

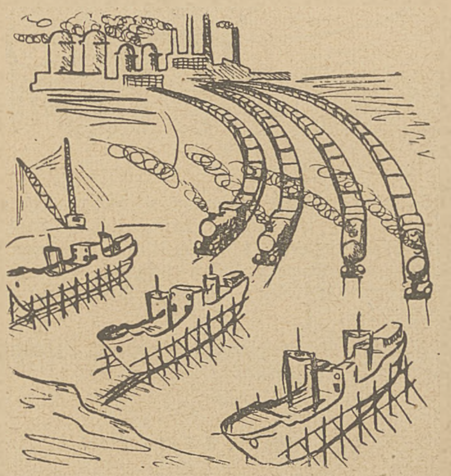
Siedzieliśmy wysoko, a na wprost przed nami piętrzyło się czerwone cielsko statku.

Marian oszołomiony podróżą, tłumami, spotkaniem, dopiero teraz dojrzał główny przedmiot dzisiejszej uroczystości. Zdumiał się nie na żarty.

— Ludzie, to te okręty są takie wielkie? Skąd on się tu wziął?

— To ty, baranio głowo, nie wiesz, że my tu budujemy od roku takie statki? Cztery stoją tam dalej na wodzie, a na jednym już są maszyny wstawione. Obejrzyj się — tam wyrośnie dwa razy większy statek niż ten przed nami.

— Ale kto to buduje, przecież to tylko za granicą robią takie statki.



— Kto buduje? Przeczytaj napis — „PSTROWSKI" — to właśnie tacy budują — robociarze! I ci z walcowni, którzy dostarczają stali i ci stoczniowcy, których

widzisz naokoło: przodownicy, racjonalizatorzy, inżynierowie — którzy tę stal przerabiają na kadłub statku. Im też mówiono, że statki to tylko za granicą się robi. Ale nie uwierzyli i chcieli spróbować. No i masz — udało się to, o czym nawet nie marzono w Polsce w ciągu ubiegłych setek lat. Nie dziw... Dziś jest Polska Ludowa. Człowiek pracy wie, że pracuje dla siebie i dla swej przyszłości.

A wiesz, że na samą budowę statków, nie licząc remontów — zużyto już około 1000 wagonów stali... Pamiętam tę stocznię przed czterema laty. Gruzy i zgliszcza...

— Patrz, już ruszył...

Wielki kadłub drgnął i sunął najpierw zwolna, po tym coraz prędzej, gładko spływając na wodę.

Marian z emocji o mało nie spadł z rusztowania.

8 OBIADÓW NA ROK

Zeszliśmy na dół i Felek zaprowadził nas do pochylni, na której widać było zarys nowego statku.

— To będzie trauler — statek do łowienia ryb. Będzie wypływać daleko, aż na Morze Północne i pod Islandię po najlepsze śledzie i dorsze.

— A czy ty wiesz, Marian, chociaż, jak nasi rybacy teraz pracują? Przed wojną łowili tyle ryb, że na każdego obywatela wypadało nieco więcej niż pół kilo rocznie — ot, na 2 marne obiadki. Wojna zniszczyła wszystko. Ruszyła jednak budowa nowych kutrów i remont starych, sprowadziliśmy traulery. Zaczęto robić w kraju dobre sieci. Rybacy stanęli do współzawodnictwa, a zamiast spekulujących kupców, handel rybą wzięła w swoje ręce Centrala Rybna; łowi się teraz tyle, że każdy może zjeść w roku 8 obiadów z morskiej ryby z własnych polskich połowów, a ryby to nas nie kosztują, hodują się przecież same w morzu i tylko trzeba je złowić. Znasz się na gospodarstwie — to ci powiem, iż jeden rybak łowi rocznie tyle ryb, że wartość ich mięsa równa się wartości 60 wieprzów, które dużym nakładem wyhodować musi szereg gospodarzy.



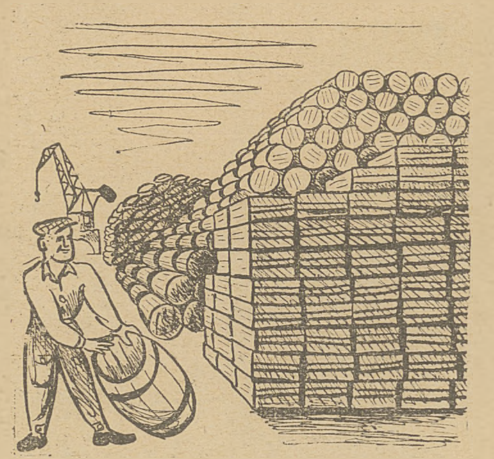
Marian mimo zmęczenia rozglądał się bacznie wokoło. Przeszliśmy przez wielką halę kadłubowni i wróciliśmy jeszcze w porę na nabrzeże, aby zdążyć wskoczyć na holownik, który właśnie ruszał na objazd portu.

Felek i tu rej wodził sypiąc objaśnieniami jak z rękawa.

CZŁOWIEK I 3 000 TON

Zbliżaliśmy się do basenu węglowego.

— Zgadnij, ile węgla przewinęło się przez nasze porty po wojnie. Nie wiesz? 30 milionów ton. Za węgiel kupiliśmy maszyny, surowce, rudę i wszystko to, co potrzebne do odbudowy i dobrobytu kraju. A przecież oprócz węgla wywozimy mnóstwo innych towarów.



Pamiętam, jak cztery lata temu nasze porty przeładowywały 15 tys. ton miesięcznie; w roku 46 — 800 tys. ton, w 47 — 1200 tys. ton, a w ostatnich 2 latach stale przekraczamy miesięcznie 1500 tys. ton.

*

TWARDE RĘCE

Miedź i żelazo, nafta i węgiel
z czarnych czeluści krzyczą o czyny:
— Niech nas zamieni w ludzką potęgę
ramię stalowe ludzkiej maszyny!

Niech nas zamieni w tłum parowozów
górnik i giser, ślusarz i monter,
drogi żelazne niech nas zawiozą
ziemiom dalekim za horyzontem!

Niechaj tam szybko rosną kominy
fabryk, mnożących ludzką potęgę!
Twarde są ręce, twardsze maszyny! —
woła żelazo, nafta i węgiel.

— My pracujemy w trudzie i znoju, —
mówią górnicy, tkacze, murarze —
co dzień do pracy, tak jak do boju,
ziemia surowa stanąć nam każe.

My z nią walczymy młotem, oskardem,
aby jej wydrzeć skrzydła do lotu, —
mądre są ręce nasze i twarde,
kiedy ujmują ster samolotu.

Ziemia jest twarda, twardsza niż ręce,
gwałtem bogactwa trzeba jej wydrzeć,
w trudzie i znoju, w trudzie i w męce,
ręką na młocie wspartą i świdrze.

Do nas należy ziemia ogromna,
naszą ją ręce ujmą, ażeby
na niej zbudować dom dla bezdomnych,
w domu tym radość dzielić, jak chleby.

WŁADYSŁAW BRONIEWSKI

*

Połączony port Gdyni i Gdańska, stał się trzecim co do wielkości na kontynencie europejskim.

Odbudowują się i rozbudowują urządzenia portowe, ale przede wszystkim ulepsza się organizacja pracy. Jest teraz tu jedno tylko państwowe przedsiębiorstwo przeładunkowe „Portorob", w którym gospodarzą robotnicy; robotnicy, których ożywia duch współzawodnictwa pracy, oszczędności oraz nieustanne dążenie do ulepszeń.

Przez spracowane, godne najwyższego szacunku ręce każdego z robotników portowych, przepływa przeciętnie w ciągu roku nie mniej jak 3000 ton ładunku, tj. więcej niż może zabrać na siebie ten ogromny „PSTROWSKI".

EUROPA, AMERYKA, AZJA, AFRYKA

Felek jest w swoim żywiole. Dla niego sprawy portu są codziennym życiem, bo jest jednym z kółeczek w olbrzymiej jego maszynerii i czuje się ściśle związany z całością.

Przepływamy właśnie wzdłuż nabrzeży, przy których stoi kilka statków, a między nimi „Poznań". Marian na jego widok wpada w entuzjazm. To jest pierwszy statek polski, który ogląda z tak bliska. Felek jednak studzi jego zapał.

— Człowieku, to nic nie jest. Dziś akurat żadnego większego statku nie ma w porcie. Pływają po wszystkich morzach między Gdynią a Ameryką, Afryką, Azją i wszystkimi ważniejszymi portami Europy. Na 14 stałych szlakach krążą 24 statki, a pozostałe pływają tam, gdzie zajdzie potrzeba. Mamy razem 46, choć z wojny ocalało tylko 27. Kilkanaście odstąpił nam Związek Radziecki ze zdobyczy na Niemcach, a kilka dokupiliśmy, względnie wyremontowaliśmy z wraków.



Marian chłonął te wiadomości i wodził wzrokiem po dźwigach, magazynach, statkach. Widoczne było, że przetrawia to wszystko. W końcu przyznał się:

— Nie myślałem wtedy w Lublinie, kiedy czytaliśmy MANIFEST, że za pięć lat dojdziemy do tego. Wielkich rzeczy dokonano tu nad morzem. Dopiero teraz oczy mi się otworzyły na to nasze wielkie gospodarstwo morskie. Naprawdę, morze to nasza przyszłość.

Felek promieniał radością, iż to on właśnie był sprawcą tego uświadomienia.

Holownik dobił do nabrzeża i rozstałem się z nimi. Z daleka jeszcze widziałem, jak Felek znowu coś objaśniał Marianowi, żywo gestykulując.

PIERWSZA ROCZNICA
ZWIĄZKU MŁODZIEŻY POLSKIEJ

Przed rokiem we Wrocławiu, stolicy Ziem Zachodnich, nastąpiło zjednoczenie postępowego ruchu młodzieżowego w Polsce. Realizując najlepsze tradycje swoich organizacji z okresu walki z dyktaturą sanacyjną, wypełniając postawione przed demokratycznym ruchem młodzieżowym polskim w roku 1936 w Deklaracji Praw Młodego Pokolenia Polski hasła walki o jedność młodzieży polskiej, o przyszłość młodego pokolenia, o budowę Polski sprawiedliwości społecznej, o solidarność międzynarodową młodzieży w obronie pokoju — organizacje Z.W.M., „Wici", O.M. TUR i Z.M.D. zjednoczyły się w jeden potężny Związek Młodzieży Polskiej.

Zjednoczenie się naszych organizacji, było nie tylko wielkim aktem politycznym; zjednoczenie uwielokrotniło bowiem dotychczasowe wysiłki i osiągnięcia organizacji młodzieżowych na wszystkich ich polach pracy. Rzecz jasna, że 22 lipca 1948 r., nie pozostał bez echa na odcinku pracy młodzieżowej na morzu i na Wybrzeżu. I tutaj od razu jasno musimy postawić zagadnienie, że pod pracą młodzieżową na morzu nie rozumiemy tylko pięknego sportu jachtowego, czy młodzieżowej zaprawy morskiej. Przez pracę na odcinku morskim rozumiemy przede wszystkim osiągnięcia młodzieży pracującej na stoczniach i młodzieży pływającej na statkach handlowych i rybackich. I tutaj właśnie ma ZMP do zanotowania szereg poważnych sukcesów i osiągnięć. Ilość członków organizacji na stoczniach Wybrzeża zwiększyła się w ciągu roku ośmiokrotnie. Koła ZMP biorą żywy udział we współzawodnictwie pracy, tworząc Młodzieżowe Brygady Produkcyjne. Znane są na całym Wybrzeżu nazwiska kol. Klimona Waldemara, przodownika pracy ze Stoczni Gdyńskiej i Zandera Benedykta ze Stoczni Gdańskiej.

Szczególnej troski i opieki wymagają koła ZMP na statkach Marynarki Handlowej, tzw. popularnie „koła pływające".

O postawie ogromnej większości tego młodego narybku marynarskiego niech świadczy wypowiedź jednego z tych kolegów na Zjeździe ZMP w Gdańsku. „Oni", mówił ów kolega, o praktykach władz policyjnych w niektórych portach amerykańskich, "szykanują nas często i niechętnie widzą nasze kontaktowanie się z ludnością ich krajów, my zaś, twórzmy właśnie świetlice w naszych portach, dla młodych marynarzy ze wszystkich krajów".

Rzecz jasna, że wniosek tego kolegi przyjęty był huraganowymi oklaskami.

Na niemniej ważnym terenie, jakim jest szkolnictwo morskie, uwielokrotnił się również w ciągu ostatniego roku wpływ ZMP. Dziś zetempowcy w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni, w Państwowym Liceum Budownictwa Okrętowego, w Wyższej Szkole Handlu Morskiego, stanowią więcej niż 60% uczniów, a w Państwowym Centrum Wychowania Morskiego wszyscy uczniowie należą do ZMP! I dopiero w oparciu o te imponujące osiągnięcia, możemy mówić o rozwoju sportu morskiego we wszystkich jego odmianach. Właśnie ta rzesza pracującej na odcinku morskim młodzieży, winna stać się bazą dalszego rozkwitu żeglarstwa. Na tym odcinku stwierdzić musimy szereg istniejących jeszcze niedociągnięć i braków. Wprawdzie kluby żeglarskie przestały już być domeną dystyngowanych panów w nieskazitelnie białych strojach. W Państwowym Centrum Wychowania Morskiego i w Morskich Hufcach „SP", w Ośrodku Żeglarskim ZMP w Gdyni przeszkalają się już setki młodzieży robotniczej na stojących do ich dyspozycji jachtach, szalupach i innych jednostkach pływających, ale to wszystko nie oznacza jeszcze masowego wciągnięcia młodzieży robotniczej i wiejskiej Wybrzeża do uprawiania sportu morskiego. Nic też dziwnego, że ostatnie Zjazdy ZMP w całym województwie podkreśliły konieczność jak najbardziej morskiego nastawienia ZMP-owskiej organizacji na Wybrzeżu.

Piąta Rocznica Odrodzenia Polski, rocznica Manifestu P.K.W.N., który wskazał drogę narodowi polskiemu do budowy Polski Silnej, Polski Sprawiedliwości Społecznej, zastaje milionową organizację ZMP i jej morskie czołówki w województwie gdańskim i szczecińskim przygotowane do spełnienia jednego z wielkich zadań: wciągnięcia całej młodzieży polskiej w orbitę zagadnień morskich, wychowania nowego morskiego pokolenia narodu polskiego.

Kierownik Propagandy
Zarządu Wojewódzkiego ZMP w Gdańsku

Zieleziński Tadeusz



„...Mamy oto przed sobą piękną, wspaniałą, wolną i ukochaną ziemię polską. Jest na tej ziemi naród dzielny, pracowity, zdolny, bezgranicznie miłujący swą Ojczyznę. Jest na tej ziemi młodzież tchnąca radosnym zapałem i pragnieniem czynu, zahartowana w ogniu tragicznych zmagań i walk z najeźdźcą, przodująca w pragnieniu dźwigania wzwyż wspaniałej budowli, której na imię: Polska Ludowa.

Cóż więc jeszcze potrzeba, aby naród nasz wysunął się na czoło wśród innych kulturalnych i twórczych narodów?

Nic więcej, prócz codziennej twardej pracy i niezłomnej woli urzeczywistnienia naszych dążeń.

Taka będzie przyszłość Polski, jaką Wy Młodzi, potraficie stworzyć..."

(Bolesław Bierut)

Koła ZMP zorganizowane przy poszczególnych turnusach Szkoły Jungów PCWM — wykazywały wyjątkowo ożywioną działalność w ciągu całego roku szkolnego. Liczne zebrania (na zdjęciu), imprezy oraz podejmowane prace — miały na celu podniesienie poziomu ideowego jungów — zetempowców, czyli wszystkich uczniów, gdyż nie ma w Szkołach PCWM ani jednego ucznia nie będącego członkiem ZMP.



Klub żeglarski ZMP — „Zryw" — choć jest najmłodszym polskim jacht-klubem — odznacza się wielką prężnością organizacyjną i przejawia wszechstronną działalność. Klub posiada dużą, doskonale utrzymaną i zaopatrzoną flotyllę jachtów pełnomorskich i przybrzeżnych, jest organizatorem licznych regat, oraz prowadzi intensywne szkolenie młodych zetempowców — adeptów sztuki żeglarskiej.





MARYNARKA WOJENNA ZSRR na straży pokoju

Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich — to największe mocarstwo świata. Zajmuje on przestrzeń 1/6 kuli ziemskiej, jest 3 razy większy od Stanów Zjednoczonych A. P., a 4 razy tak duży jak wszystkie państwa zachodnio-europejskie razem wzięte. Zaledwie kilkadziesiąt kilometrów dzieli ten ogromny kraj od Ameryki, graniczy on z Indiami, a przecież zachodnie granice Związku Radzieckiego leżą nad brzegami Bugu. Z ogólnej długości granic, wynoszącej 65 tysięcy km, ponad 46 tysięcy stanowią granice morskie. Gdybyśmy zatem chcieli odbyć wędrówkę wzdłuż morskich granic ZSRR — musielibyśmy przebyć przestrzeń większą, niż długość równika.

Związek Radziecki — to potężne mocarstwo morskie. Wody 14 mórz i 3 oceanów oblewają wybrzeża tego ogromnego kraju, a liczne rzeki, należące pod względem obfitości wód i długości do największych na świecie — łączą obszary nadbrzeżne i porty morskie z setkami dużych portów śródlądowych, rozmieszczonych w głębi terytorium ZSRR.

Na straży morskich granic Związku Radzieckiego, na straży wielkich, rewolucyjnych zdobyczy Ojczyzny Socjalizmu, stoi silna, zahartowana w bojach i niezwyciężona Marynarka Wojenna ZSRR.

Powołana wolą ludu radzieckiego, opierając swą siłę na najpiękniejszych, rewolucyjnych tradycjach Czerwonej Floty — Radziecka Marynarka Wojenna jest rękojmią nienaruszalności morskich granic Związku Radzieckiego.

W miarę realizowania stalinowskich pięciolatek, kraj radziecki otrzymywał coraz to szersze możliwości przystąpienia do budowy potężnej floty nawodnej i podwodnej. Niezależnie od unowocześnienia najstarszych z flot — Bałtyckiej i Czarnomorskiej — stworzono nowe floty — Północną i Oceanu Wielkiego — zakładając nowe bazy i nowoczesne stocznie, oraz przystępując do produkcji okrętów o najwyższej jakości. Już tylko w ciągu dwu pierwszych pięciolatek przemysł radziecki zbudował około 500 okrętów różnych kategorii, a zatem 4 razy więcej niż to, co w ciągu ostatnich dziesięciu lat swego panowania w Rosji zbudowały carskie rządy. Silny nacisk położono również na rozbudowę nowoczesnej artylerii nadbrzeżnej, wojsk desantowych, a przede wszystkim lotnictwa morskiego.

Zdradziecka napaść Niemiec hitlerowskich na Związek Radziecki w czerwcu 1941 r. — zastała Marynarkę Wojenną i jej flotę całkowicie przygotowane do warunków wojny współczesnej. Już od pierwszych dni wojny Marynarka Wojenna ZSRR znalazła się w ogniu zaciekłych walk na frontach morskich, jako wierny towarzysz armii lądowej. Ogniem artylerii okrętowej i nadbrzeżnej, uderzeniami lotnictwa morskiego, lub też przy pomocy operacji desantowych na tyłach wroga, Marynarka Wojenna ZSRR wspomagała armię lądową w jej walkach obronnych, a następnie podczas ofensywy. Okręty radzieckie z powodzeniem osłaniały wybrzeża ZSRR od strony morza, nie dopuszczając do wysadzania desantów przeciwnika na tyłach walczących armii, a silny pierścień okrętów podwodnych nieprzerwanie czuwał nad bezpieczeństwem morskich szlaków komunikacyjnych.

W ciężkich i długotrwałych bojach na wszystkich morskich frontach Wielkiej Wojny Narodowej okręty radzieckie od kutrów torpedowych i ścigaczy począwszy, a na krążownikach i pancernikach skończywszy, doskonale wytrzymały najcięższe próby, a załogi okrętów wykazały najwyższy poziom wyszkolenia bojowego i niebywałe męstwo, czego najlepszym dowodem jest liczba 3 000 okrętów przeciwnika, zniszczonych w ciągu minionej wojny przez radzieckie okręty podwodne i nawodne, przy współdziałaniu artylerii nadbrzeżnej i lotnictwa morskiego.

Mówiąc o sukcesach Marynarki Wojennej — niesposób pominąć milczeniem bohaterskiej działalności radzieckiej piechoty morskiej, walczącej w pierwszych szeregach obrońców Leningradu, Sewastopola, Odessy, Stalingradu, a nawet Moskwy. Dziełem marynarzy radzieckich, a w szczególności piechoty morskiej, jest przeprowadzenie ponad stu operacji desantowych, wśród których desant na Teodozję, na półwysep Kercz, oraz słynny desant noworosyjski, odbiły się głośnym echem na całym świecie, budząc wszędzie niebywały podziw dla bohaterstwa marynarzy radzieckich i uznanie dla sprawnej organizacji Marynarki.

Bohaterstwo w Armii i we Flocie było zjawiskiem codziennym. Jest to zasługą ustroju radzieckiego, który wychował już niejedno pokolenie ludzi odważnych i w każdej chwili gotowych do najwyższych poświęceń dla dobra i obrony swej Socjalistycznej Ojczyzny. 352 855 marynarzy radzieckich nagrodzonych zostało orderami i medalami, 513 marynarzy otrzymało wysoki tytuł Bohatera Związku Radzieckiego, a 7 oficerów Marynarki Wojennej może się poszczycić otrzymaniem tytułu Dwukrotnego Bohatera ZSRR.

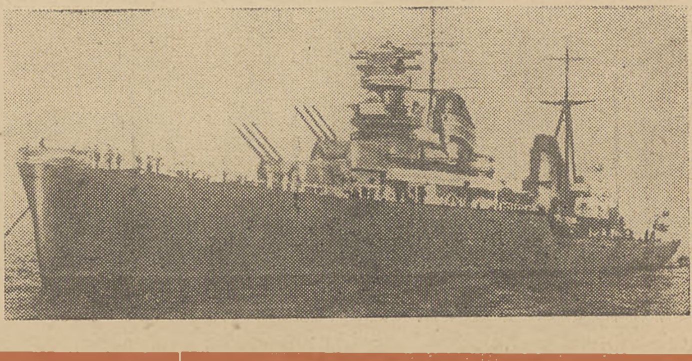
Dziś, w okresie budownictwa pokojowego, rosną nadal i potężnieją morskie siły zbrojne Związku Radzieckiego. Marynarka Wojenna nadal pracuje nieustannie nad wzbogaceniem i pogłębieniem swej wiedzy. Wre również praca w przemyśle okrętowym, gdzie w walce o przedterminowe wykonanie nowej pięciolatki stalinowskiej, wykuwają radzieccy robotnicy siłę i potęgę swej wspaniałej floty.

„...*Marynarka Wojenna Związku Radzieckiego* — pisze w jednym z artykułów Głównodowodzący Morskimi Siłami ZSRR admirał Jumaszew — *otoczona jest głęboką miłością wszystkich narodów ZSRR i dlatego każdy marynarz dumny jest z tego, że pełni służbę w jej szeregach. Naród radziecki, partia i rząd dokładają wszelkich starań, aby stworzyć warunki dla jak najlepszego rozwoju morskich sił zbrojnych... Wysoki poziom wyszkolenia marynarzy radzieckich i doskonały sprzęt techniczny, którym rozporządzają oni w chwili obecnej — daje pełną gwarancję, że Flota Wojenna ZSRR będzie i w przyszłości czujnie ochraniać granice Związku Radzieckiego i otoczy najlepszą opieką, twórczą i pokojową pracę jego obywateli*"...

Zwycięska Armia Radziecka i wsławiona w bojach na morzu Marynarka Wojenna — stanowią dziś potężną i niepokonaną siłę, stojącą na straży światowego pokoju.

Pamiętajcie o tym dobrze — imperialiści całego świata!

JACEK GRAŃ



Zaczęło się 18-go lipca...

Osiemnastego lipca 1936 faszyści hiszpańscy pod wodzą gen. Franco wznieśli bunt przeciwko prawowitemu rządowi republikańskiemu. Bunt był inspirowany i jawnie wspomagany przez państwa faszystowskie, Niemcy hitlerowskie i Włochy Mussoliniego. „Demokracje zachodnie" prowadząc obłudną politykę „nie mieszania się", gdzie to było możliwe pomagały jednak faszystom. Również sanacyjny rząd polski posyłał gen. Franco amunicję i pozbawiał obywatelstwa śpieszących na pomoc republice hiszpańskiej polskich demokratów ożywionych hasłem, „za waszą i naszą wolność".

Od pierwszych dni walki, lud hiszpański stanął murem w obronie wolności. Marynarka wojenna, handlowa i robotnicy portowi odegrali w tej wojnie niepoślednią rolę — oni to bowiem podczas inwazji band faszystowskich pierwsi stawili czoło wrogom.

Walka ludu hiszpańskiego o wolność trwa po dziś dzień i trwać będzie, aż do chwili ostatecznego zwycięstwa.

Miguel podniósł głowę z nad sieci i nasłuchiwał... Od oceanu wiała ostra morka, niosąc bełkot spienionych fal i pokrzyki mew. Ląd pogrążony w puchu porannych mgieł — zdawał się jeszcze spać.

— Musiałem się przesłyszeć — mruknął stary Miguel i zabrał się dalej do pracy.

— Co takiego, ojcze? — spytał, nie podnosząc głowy syn Esteban.

— At nic... — wzruszył ramionami rybak — zdawało mi się, że...

W tym momencie zamilkł i wyprostował się. Od strony toru kolejowego do Villagarcia dobiegło wyraźne echo dziwnych odgłosów, przypominających darcie płótna. Zajęty naprawą sieci Esteban uniósł głowę.

— Nie omyliłem się jednak — powiedział Miguel. — To rzeczywiście gdzieś strzelają...

Spojrzał na rozciągnięte na ziemi sieci, powiódł wzrokiem po osnutej mgłą zatoce i skinął na syna.

— Zostaw to i chodź — wyrzekł twardo.

Strzelanina umilkła, jak gdyby zdławiona ostrymi porywami wiatru. Morka szarpała na strzępy mgłę poranną, ukazując jasny błękit nieba i spokojną toń zatoki Vigo, wraz z potężną sylwetą zacumowanego na redzie liniowego okrętu.

Rybak wraz z synem zdążali szybko w stronę domu, nad którym kołowała gromada spłoszonych gołębi. W drzwiach powitała ich blada kobieta.

— Dobrze, że przyszliście — powiedziała. — Chciałam już biec po was.

— Co się stało, Isabel?

— Antonio jest tutaj.

— Antonio?...

Za plecami Isabel ukazał się mężczyzna w kurtce robotniczej. Jedną rękę owiązaną miał splamionymi krwią bandażami, a przez ramię zwisały mu pasy z nabojami. Nim jeszcze odezwał się, Miguel odgadł co się stało.

— Faszyści?...

Robotnik skinął głową.

— Opanowali stację i garnizon. Słyszeliśmy salwy — widocznie kogoś tam rozstrzeliwali... Zdążyliśmy nadać depeszę do Madrytu, ale to sprawa poważna...

— A marynarze?...

Antonio oparł się o framugę drzwi i wskazał na zatokę. Odwrócili się... Na samym jej środku widniał wciąż jeszcze nieruchomy, potężny kontur pancernika „Jaime I".

*

Faszystowski najazd buntowników — pod wodzą gen. Franco — rozpoczął się. Na niebie zawarczały bombowe samoloty typu Caproni, Heinkel i Junkers — niosąc zagładę miastom i wsiom Półwyspu Iberyjskiego. W tym samym czasie dowódcy eskadr i flotylli w Wilhelmshaven i Taranto — otwierali zalakowane koperty z rozkazami nakazującymi okrętom Mussoliniego i Hitlera — płynąć ku wybrzeżom Hiszpanii. W tym samym również czasie ginęli, broniąc każdego metra swych fabryk i stoczni — robotnicy i marynarze Ferrolu.

W Vigo spłynęła ulicami krew robotnicza, a tacy jak Miguel, Antonio i Esteban — ładowali swoje plecaki i ujmowali w spracowane dłonie kolby karabinów.

W podobnej do fiordu gardzieli Vigo — stał wtedy jeszcze zacumowany na redzie pancernik „Jaime I".

Załodze okrętu nic nie było wiadomo o faszystowskiej rebelii. Na pokład przybył tylko jakiś oficer z lądu, który długo rozprawiał o czymś z dowódcą okrętu. Po dyskusji sam dowódca wyprowadził go do trapu, a ściskając dłoń tamtego powiedział jeszcze:

— „Si, si senhor — będę pamiętał... Połączę się jeszcze z bazą w Melilli i zaraz wyruszamy... Bądźcie spokojni..."

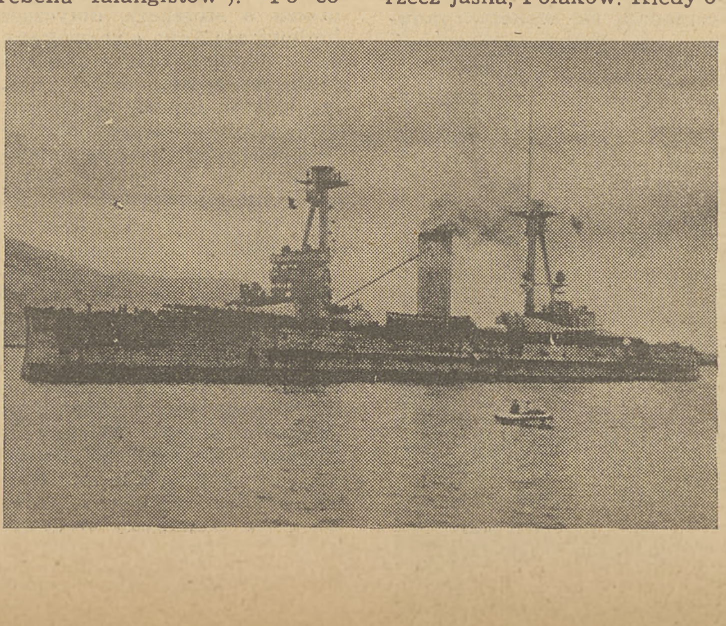
Nieznajomy oficer odjechał, dowódca zniknął w swojej kabinie, a obecny przy trapie marynarz służbowy — mimowolny świadek rozmowy — długo zastanawiał się nad słowami wypowiedzianymi przez obydwóch oficerów przy rozstaniu. Melilla leżała w Maroku, a w Maroku szalała rebelia falangistów*). Po co miał więc „Jaime I" płynąć do Melilli?

Po powrocie z wachty marynarz zwierzył się ze swoich przypuszczeń kolegom. W tym czasie zjawił się wśród nich radiotelegrafista, bosman-mat Gildo — donosząc o faszystowskim najeździe na kraj. Natychmiast zawiązany został marynarski „Komitet Obrony Republiki", na zebraniu którego, już po opuszczeniu redy Vigo — postanowiono za żadną cenę nie oddać okrętu w ręce falangistów z Maroka.

Na pomoście nawigacyjnym zgromadziło się koło swego dowódcy kilku oficerów-faszystów, zmanierowanych paniczów madryckich. Gdy na pomost weszła delegacja marynarzy, oficerowie ci wydobyli rewolwery kładąc trupem jednego z marynarzy, a innego raniąc. Tego było już załodze za wiele. Wywiązała się walka, w wyniku której pomost został zdobyty, a oficerowie rozbrojeni i uwięzieni. Dowództwo okrętu objął jeden z zasłużonych bosmanów, przyjmując tytuł „soy commandante" — i „Jaime I" popłynęła ku portom walczącej z najazdem Republiki.

Na pomoc ludowi hiszpańskiemu pośpieszyli ze wszystkich stron świata ochotnicy, wśród których nie brakło, rzecz jasna, Polaków. Kiedy ochotnik z fabryk łódzkich ramię przy ramieniu z robotnikiem z Saragossy i chłopem z Teruelu bronili na ziemi hiszpańskiej Paryża i Warszawy, kiedy bohaterski, owiany nimbem legendy — generał Walter — Świerczewski wiódł swoją 35 dywizję do nowych bojów — na morzu grzmiały działa walczących z wrażą przemocą — okrętów Republiki. W boju tonęły okręty wojenne Hitlera, Mussoliniego i Franco. — Pod Palos zadawały faszystom ciosy krążowniki „Libertad" i „Mendez Nunez" oraz dyony niszczycieli; tamże zatonął największy i najnowocześniejszy krążownik Franco — „Baleares". Pod Gibraltarem walczył znany nam już pancernik „Jaime I" topiąc faszystowską korwetę „Dato"... A jeśli bojownicy o wolność ludu hiszpańskiego ulegali przemocy, to drogo okupowali swą śmierć.

U brzegów Hiszpanii zjawiły się nawet okręty wojenne brytyjskie i francuskie, pływając w jednych zespołach z faszystami i blokując wybrzeża. Ale lud hiszpański nie ugiął się. Jego walka nie mogła zakończyć się pod Madrytem, Irunem, czy w Pirenejach...



*

Stary Miguel — po powrocie ze szpitala — postarzał się jeszcze bardziej i już tylko przez okno spoglądał na pustą zatokę. Odniesione pod San Sebastian rany nie zagoiły się jeszcze... Ropiały i krwawiły. Kilkakrotnie odwiedzili Miguela falangiści, skrupulatnie rewidując jego chatkę. Namyślali się co zrobić ze staruszkiem, o którym wiedzieli, że walczył w szeregach ludowej milicji — ale w końcu zdecydowali, że na pewno nie długo pożyje i odeszli...

Ale Miguel ani myśli o śmierci...

Kiedy zapada mrok, starzec kładzie się do łóżka pilnie nasłuchując. Czasami w ciemne i burzliwe noce przychodzi z gór syn jego — partyzant Esteban. Wita wówczas swoją matkę i ojca i opowiada o niezłomnej walce ludu hiszpańskiego.

A przed świtem odchodzi...

Znów jest noc... Mgła spowiła pustą zatokę i wicher gwiżdże w szczelinach domu. Miguel budzi się... Daleko, bardzo daleko brzmi głucha detonacja... Rybacka chata drży, aż ze stołu spada i tłucze się pozostawiona tam szklanka. Miguel myśli o Estebanie, zdając sobie sprawę, że to wyleciał w powietrze wiadukt kolejowy do Santiago. W robotniczych domach, w suterynach i na poddaszach płyną ciche szepty komentujące detonację. Nie pierwszy to raz i nie ostatni... Wydaje się, że echo detonacji sięga dalej, niż do rybackiej chatki nad zatokę Vigo, że obiega cały świat, bije wyzwaniem w skarbce banków na Wall Street i w City, aby opaść i połączyć się w jeden ton z hukiem oskarda w śląskiej czy uralskiej kopalni.

SŁAWOMIR SIERECKI

*) Falanga — bojówki gen. Franco.





SYMBOL NASZYCH OSIĄGNIĘĆ

Na uroczyste zakończenie „Dni Morza" przybyły na Wybrzeże dziesiątki tysięcy ludzi z całej Polski. Pociągi popularne przywiozły nie tylko mieszkańców miast, ale i grupy chłopów w przepięknych strojach ludowych. Przybyła też na Wybrzeże liczna grupa górników śląskich w swych charakterystycznych ubiorach. Wszyscy oni uczestniczyli w uroczystości wodowania piątego z kolei rudowęglowca, który na cześć wielkiego inicjatora współzawodnictwa i pierwszego przodownika pracy otrzymał nazwę „PSTROWSKI".

*

Od wczesnego rana tłumy ludzi zalegały pochylnie i cały teren wokoło lśniącego czerwienią kadłuba rudowęglowca, na dziobie którego bieleje napis „PSTROWSKI". Nad pokładem statku trzepoce barwna gala flagowa, na rufie powiewa białoczerwona bandera. Załoga stoczniowa krząta się po pochylni, czyniąc ostatnie przygotowania przed wodowaniem. Sprawdzą się kliny i podpory oraz wyłożony specjalnym smarem tor, po którym kadłub zsunie się do wody.

Jak wodował s/s „Pstrowski“

A tłum faluje. Większość zebranych to ludzie, którzy są nad morzem po raz pierwszy w swym życiu. Po raz pierwszy w życiu widzą też stocznię, wybudowany kadłub statku i te wszystkie dziwne, a tak tu konieczne urządzenia. Toteż z niezwykłym zaciekawieniem rozglądają się wokoło, radując oczy nieznanymi widokami.

Patrzą na stojące w pobliskim basenie cztery czerwone kadłuby rudowęglowców. Odczytują nazwy — „Sołdek", „Jedność Robotnicza", „Brygada Makowskiego", „1-szy Maja". Na „Sołdku", po wstawieniu maszyn i kotłów, przeprowadza się obecnie montaż urządzeń pokładowych, a już w niedalekiej zapewne przyszłości opuści on stocznię, by rozpocząć swój pracowity żywot. Inne rudowęglowce również wykańcza się pośpiesznie, aby je jak najwcześniej oddać do eksploatacji.

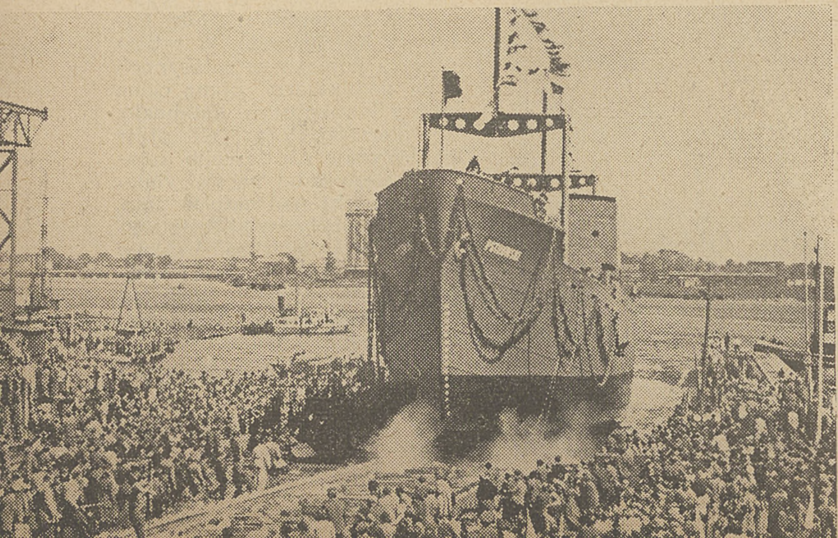
Wycieczkowicze pytają stojących obok mieszkańców Wybrzeża o szczegóły, dotyczące budowy statków, o rozwój stoczni, o plany na przyszłość. Mają pewne wiadomości z prasy, lecz to im nie wystarcza. Szczególnie wieśniacy chcieliby zdobyć jak najwięcej wiadomości, by je móc przekazać sąsiadom po powrocie do domu.

Spoglądają przybysze na leżące obok pochylnie, na których rozpoczęto już budowę dwu dużych statków typu „Lewant". Patrzą na biegnącą ku górze dziobnicę, patrzą później na gotowy kadłub i cieszą się, że to wszystko wykonaliśmy własnymi siłami. Wiedzą, że te wszystkie gotowe już kadłuby, czerwieniejące z pobliskiego basenu ochronną farbą burt, ten oczekujący wodowania kadłub „Pstrowskiego", budujące się obok „Lewanty", to dowód żywotności naszych stoczni, to równocześnie najlepszy symbol życia i pracy całego Wybrzeża, tętniącego tym samym zapałem i twórczą energią, co i cała Polska Ludowa.

*

Rozpoczyna się uroczystość. Przemawiają kolejno: dyr. Stoczni Gdańskiej Czarnowski, przedstawiciel załogi stoczniowej Chmiel, wiceminister górnictwa Salcewicz, górnik Szymik z kopalni „Rymer", pierwszy sekretarz Kom. Wojewódzkiego PZPR Konopka i jako ostatni — minister Żeglugi Adam Rapacki.

W przemówieniu swym minister Rapacki stwierdził, że życie Wybrzeża charakteryzuje nadzwyczajne tempo rozwoju, nie notowane nigdy przed tym. Nazwy rudowęglowców, wodowanych dotychczas, odpowiadają na pytanie, skąd bierze się siła, pozwalająca na tak intensywne tempo pracy. Imię Pstrowskiego będzie na morzu świadectwem tych sił, które u nas budują i które zdolne są dalej budować lepsze życie. Będzie ono pozdrowieniem dla walczących o pokój i sprawiedliwość społeczną robotników państw kapitalistycznych.



Zbliża się moment wodowania. Robotnicy usuwają ostatnie kliny, jeszcze raz sprawdzają tor, po którym statek zsunie się na wodę. Zgromadzone wokół tłumy zastygają w milczeniu. Tuż przy dziobie statku, na trybunie, stoją wraz z górniczą delegacją, żona Wincentego Pstrowskiego i matka chrzestna s/s „Pstrowski" ob. Bielska — robotnica sortowni węgla przy kopalni „Pstrowski".

Naraz cichną młoty a nad pochylnią rozlega się krótki meldunek:

S t a t e k g o t ó w d o w o d o w a n i a!

Wokół pochylni panuje niczym nie zmącona cisza. Naraz kadłub leciuteńko, prawie niedostrzegalnie rusza z miejsca. W tym momencie matka chrzestna rozbija o dziób statku butelkę szampana. Rozlegają się dźwięki hymnu narodowego, a s/s „Pstrowski" zsuwa się coraz szybciej po pochylni, witany rykiem stoczniowych syren.

Zastygłe tłumy ożywiają. Początkowo nieśmiało, po tym coraz głośniej wiwatują na cześć stoczniowców i ich pięknego dzieła. S/s „Pstrowski" sunie coraz szybciej. Spod płóz poczynają się wydobywać cieniutkie pasma błękitnego dymu. To na skutek szybkości zaczynają tlić się smary.

Wreszcie rufa dotyka powierzchni wody, a smukłe pióro steru rozcina nieruchomą dotychczas taflę na dwie potężne skiby. Entuzjazm zgromadzonej rzeszy dochodzi do zenitu. Wśród głośnych wiwatów „Pstrowski" sunie ku środkowi basenu. Z pluskiem i chrzęstem łańcucha spadają na dno kotwice. Po chwili kadłub kołysze się majestatycznie na miejscu i tylko fala tłucze z głośnym klaskaniem o beton nabrzeża. Polskiej flocie handlowej przybyła jeszcze jedna nowa, zbudowana polskimi rękami jednostka morska.

Do „Pstrowskiego" podpływają dwa holowniki, które odprowadzą go do basenu, gdzie zostanie ostatecznie wykończony.

Tymczasem sama pochylnia zapełnia się tłumem ciekawskich. Oglądają jej budowę, tor, po którym „Pstrowski" zsunął się do wody, badają rodzaj smaru, wypytując krzątających się stoczniowców o jego skład; chcą wiedzieć co i kiedy będzie się na opróżnionej pochylni budować. W pytaniach tych czuje się „szczurów lądowych", lecz stoczniowcy są szczerze radzi. Wiedzą, że ci ludzie interesują się ich pracą, wiedzą, że po powrocie do domu, będą wszystkim opowiadali, co tu widzieli i czego się dowiedzieli.

Spoglądam jeszcze w kierunku basenu, w którym czerwienią się rudowęglowce. Tłoczno tam teraz. Przynajmniej z nabrzeża pragną wycieczkowicze przyjrzeć się im z bliska. I tu stoczniowcy chętnie udzielają objaśnień, zwłaszcza przy „Sołdku", przy którym prace są najbardziej posunięte naprzód.

Powoli zaczyna się ruch odpływowy w kierunku jednej z hal stoczniowych, gdzie w niewielkiej sali urządzono wystawę prac znanych artystów-malarzy Mokwy i Dzierżeńskiego. Udajemy się tam, by obejrzeć wystawione obrazy. Przedstawiają one statki i ich budowę, części kadłubów, pracę poszczególnych brygad montażowych, niterów, ślusarzy spawaczy. Obok umieszczono obrazy z życia marynarzy, portów i rybactwa. Widać tu, jak sztuka znalazła sobie nowe piękne i wdzięczne tematy, jak je oko artysty ujęło, jak je przekazuje szerokiemu ogółowi.

Otwarcia tej interesującej wystawy dokonała ob. Pstrowska".

*

Tak wodował statek-symbol. S/s „Pstrowski" — to nie tylko wyraz hołdu, jaki oddają stoczniowcy i cała polska klasa robotnicza pierwszemu przodownikowi pracy Polski Ludowej, inicjatorowi wspaniałej akcji socjalistycznego współzawodnictwa pracy. Ten nowy statek, wodowany przed wyznaczonym terminem, wykonany o pełnych 48 tysięcy roboczo-godzin szybciej niż pierwszy z serii rudowęglowców — s/s „Sołdek", stał się także symbolem braterstwa stoczniowców z górnikami i hutnikami Śląska, którzy dopomagają stoczniowcom swą codzienną, ciężką pracą w walce o nowe osiągnięcia.

S/s „Pstrowski" to także świadectwo siły polskiej gospodarki morskiej i siły polskiego robotnika, tej siły, dzięki której zniszczone wojną Wybrzeże odżyło i tętni dziś niebywałym tempem pracy. Ten wodowany ostatnio statek jest jeszcze jednym symbolem — symbolem nowej Polski Ludowej, Polski robotnika i chłopa.

W państwach kapitalistycznych nie nazywa się statków imionami robotników. Tam w ogóle się o robotnikach nie pamięta, jak nie pamięta się, że to właśnie oni wszystkie te statki i okręty budują. Tam nowozbudowane jednostki otrzymują najczęściej nazwy panujących lub wielkich potentatów gospodarczych i finansowych.

W Polsce Ludowej natomiast pamięta się i czci budowniczych lepszej przyszłości i siły naszego państwa: ofiarnych robotników, przodowników i racjonalizatorów pracy. Dlatego też nasze statki noszą imiona przodowników, jak „Sołdek", „Brygada Makowskiego", „Pstrowski".

*

Opuszczamy wraz z tłumami widzów tereny Stoczni Gdańskiej. Na pochylni nie widać już czerwonego kadłuba rudowęglowca z białym napisem „Pstrowski' na dziobie. Nie widać tłumów widzów ani stoczniowców. Wodowany kadłub przeszedł do basenu, gdzie zostanie wykończony i skąd ruszy w swój pierwszy rejs.

Ale imię Wincentego Pstrowskiego żyje nie tylko na kadłubie nowego statku, żyje ono i żyć będzie w naszych myślach, w naszej twardej, codziennej pracy na lądzie i morzu.

STANISŁAW WOLIŃSKI

fot. WAF (1)
K. Komorowski (2)

MORSKA WYSTAWA
PROBLEMOWA



Dnia 24 czerwca otwarta została w pawilonach Międzynarodowych Targów Gdańskich w Gdyni, Morska Wystawa Problemowa. Zapoznaje ona widza przy pomocy plansz, makiet, fotografii i autentycznych eksponatów z poszczególnymi działami gospodarki morskiej, z jej rozwojem u nas, z zadaniami, jakie jej stawia nasza niedaleka przyszłość.

*

Pierwszy, najważniejszy problem, problem terenu gospodarki morskiej — Wybrzeża — rozwiązaliśmy dzięki wydatnej pomocy Związku Radzieckiego, jego bohaterskiej Armii i Floty. Żołnierz radziecki walczył o to wybrzeże wspólnie z żołnierzem polskim, a radziecki marynarz kładł swą ciężką, codzienną pracą fundamenty naszego morskiego „Dziś" — wydobywając w portach wraki, oczyszczając z min wody portowe i przybrzeże.

Toteż słusznie postąpili organizatorzy wystawy umieszczając u wejścia do pawilonów plansze, poświęcone pomocy Związku Radzieckiego, a obok fragment wywiadu, udzielonego przez Generalissimusa Stalina amerykańskiemu dziennikarzowi, z jego mocną zdecydowaną odpowiedzią:

Dziennikarz: — **Czy uważa Pan granice na Odrze i Nysie za ostateczne?**

Stalin: — Tak!

*

A teraz przejdźmy się po wystawie. Pełno tu ludzi. Widać przybyłe z różnych stron kraju wycieczki, młodzież i dorosłych. Stoją oni grupkami przed planszami i eksponatami, żywo dyskutując.

— Patrz! Tak wyglądała Gdynia 4 lata temu. Byłem tu i widziałem Wszędzie leżało pełno żelastwa, wraków, zwałów gruzu. Spójrz tutaj. To taśmowiec do ładowania węgla. Pamiętam jego wygląd w 1945 roku. A dziś? Widzieliśmy jak sypie węgiel do luków statku...

W okresie przedwojennym porty polskie Gdynia i Gdańsk przeprzeładowywały zaledwie 16 milj. ton, podczas gdy porty niemieckie, leżące na wybrzeżu Morza Północnego aż 40 milj. ton. Dziś, mimo tak wielu zniszczeń w naszych portach, przeładowujemy już 16,5 milj. ton wobec 14 milj. ton, przechodzących przez te same porty niemieckie. Gdzie źródło sukcesu? W szybkim uruchomieniu tego skomplikowanego aparatu portowego i w odpowiednim stosunku człowieka do jego obowiązków w tym aparacie, który ilustruje najlepiej makieta wykonana przez „Portorob": basen, statek, magazyny portowe, linie kolejowe i wagony, urządzenia przeładunkowe. — Tu właśnie umiejscawiają się nasze sukcesy.

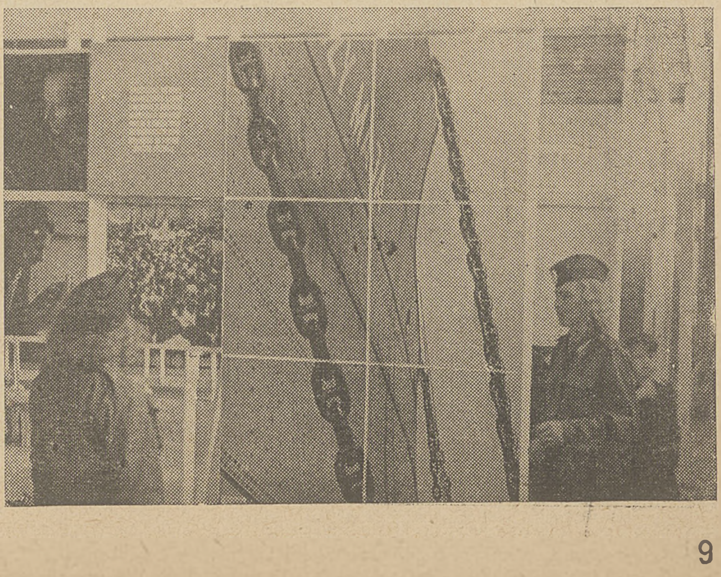
Z problemem portów wiąże się inny: żegluga. Ilustruje go mapa z gęstą siecią połączeń okrętowych i portów, do jakich można wysyłać towary z polskich portów. Jest ich wiele, a cyfra 14 własnych linii okrętowych obsługiwanych przez polskie statki, uruchomionych w ciągu czterech lat mówi sama za siebie. Ostatnio otwarta polska linia okrętowa do Indii dodała do tego wykazu cały szereg nowych portów, toteż nic dziwnego, że przeładunki naszych portów przewyższają już niemieckie.

A rybołówstwo? — zapytacie. Wystawa pokazuje jego powojenne początki, rozwój stoczni rybackich, ilość czynnych rybaków. Wartość połowów, dokonywanych w ciągu roku przez jednego rybaka porównano bardzo trafnie z wartością 60 świń, jakie potrafi wyhodować w ciągu roku kilkudziesięciu gospodarzy na wsi. Bardziej wymownego świadectwa nie trzeba. Do należytego rozwiązania tego problemu przyczynił się, rzecz jasna w bardzo poważnej mierze człowiek — rybak — toteż może on być śmiało dumny ze swego sukcesu.

Gdy się tak przechodzi wśród tych wszystkich plansz, fotosów, makiet, modeli i wykresów, trzeba stwierdzić, że widać z nich nasz morski dorobek. Jest on ogromny. Wysokie cyfry przeładunków w portach, rozrost floty handlowej, rybackiej i stoczni, nie notowany w ciągu międzywojennego dwudziestolecia, rosnące kadry fachowców morskich, to nasz efektywny dorobek.

Nie możemy jednak spocząć na laurach, a osiągnięcia te są tylko pomostem do „Jutra" naszego Wybrzeża. Z pierwszego naszego zwycięstwa na odcinku morskim zrodzą się nowe, większe i piękniejsze. Świadomość tych zwycięstw tchnie z każdej fotografii, z każdego rysunku, z każdego eksponatu, tchnie ze wszystkich sal wystawowych. Napawa nas ona wiarą, że cel, którym jest całkowita przemiana naszego kraju na państwo morskie — wspólnym wysiłkiem osiągniemy.

fot. WAF — Uklejewski







WŚRÓD JUNAKÓW NA ŻUŁAWACH

Już w roku ubiegłym chłopcy w zielonych mundurkach — junacy 19 Brygady „Służba Polsce" — pokazali na Żuławach, co potrafią. Oczyścili i oddali do eksploatacji setki kilometrów rowów odwadniających, dotychczas zarośniętych trzciną, sitowiem, krzakami wierzbiny, zamulonych i pełnych różnego rodzaju pozostałości wojennych — połamanych części pojazdów mechanicznych, amunicji, resztek broni automatycznej i zwykłej. W pracy tej myślą przewodnią młodych chłopców z lubelszczyzny czy krakowskiego było hasło, rzucone na pierwszym turnusie: „Osuszymy Żuławy, spichlerz naszej Ojczyzny". Pracowali nadzwyczaj ofiarnie i ze zrozumieniem, toteż nic dziwnego, że w drugim turnusie ub. roku 19 Brygada zdobyła pierwsze miejsce wśród wszystkich brygad w Polsce.

W roku bieżącym na terenie Żuław pracują już trzy brygady — 19, 31 i 32. Podobnie jak w roku ubiegłym chłopcy pracują w gumowych wysokich butach, a narzędzia pracy, to kosy, widły, grabie, siekiery i specjalne haki do wyszarpywania głębiej wrośniętych kłączy i korzeni.

Zapytacie, moi drodzy po co są te rowy na Żuławach? Całkiem słuszne pytanie. Otóż rowy te służą do odprowadzenia nadmiaru wody do specjalnych szerokich kanałów, z których potężne pompy przepompowują ją dalej do rzeki.

Teraz jeszcze kilka słów o samych Żuławach i o tym skąd się na nich tyle wody wzięło.

Otóż Żuławy były kiedyś zalane wodą, ponieważ leżą niżej poziomu morza. Zbudowano więc potężne wały ziemne i gęstą sieć kanałów, którymi odprowadzono wielkie ilości wody a następnie osuszono i zagospodarowano te niezwykle żyzne obszary.

Wojska hitlerowskie wycofujące się w roku 1945 pod naporem Armii Radzieckiej, przerwały wały ochronne i woda zalała z powrotem całe Żuławy. Niemcy zniszczyli też wszystkie pompy wodne, aby uniemożliwić zagospodarowanie tej ziemi. W dodatku — zajęci wojną, nie dbali o należyty stan rowów, które zarosły szuwarami i zamuliły się uniemożliwiając przez to odpływanie wody.

Po wojnie naprawiliśmy wały i odbudowaliśmy wiele stacji pomp. Zaszła jednak konieczność oczyszczenia rowów, aby umożliwić całkowite osuszenie Żuław. Praca ta, bardzo ciężka i żmudna — została powierzona junakom.

Przeznaczone do oczyszczenia rowy są zazwyczaj tak zarośnięte, że trudno niekiedy rozpoznać, czy to jest rów czy porośnięta bujną, żuławową trawą łąka. Z pomocą przychodzą wtedy plany i badanie terenu, po czym w ruch idą kosy i grabie. W ten sposób spod gąszczy traw ukazuje się zarys rowu. Lecz praca się na tym nie kończy. Teraz dopiero do głosu dochodzą siekiery, haki i łopaty. Chłopcy pracują najczęściej w krótkich spodenkach — bez mundurów, toteż opaleni są wszyscy na piękny brąz. Ich muskularne ręce szybko pokonują żywiołową chęć życia traw i szuwarów, a nagrodą za pracę jest lśniące lustro wody, która spływa oczyszczonym kanałem.

Radość twórczej pracy udziela się także mieszkańcom Żuław, którzy z uwagą śledzą poczynania junaków. Cieszy ich każdy oczyszczony i oddany do użytku rów odwadniający, cieszy ich każdy hektar wydartej wilgoci żyznej żuławskiej ziemi. Poznali już jej wartość i wiedzą, że Żuławy to naprawdę spichlerz Polski Ludowej. To też starają się tak gospodarzyć aby plonami udowodnić, że potrafią ten spichlerz urządzić i napełnić.

A wieczorem, gdy słońce już zajdzie, ponad ziemią żuławską, tą zagospodarowaną i tą leżącą jeszcze odłogiem, biegnie buńczuczna i zwycięska pieśń espowskiej braci.



ROCZNY DOROBEK PRZYSPOSOBIENIA MARYNARSKIEGO

W zeszłym roku, w dniu 15 czerwca, uruchomiono w Ustce pierwszy Ośrodek Przysposobienia Marynarskiego P. O. „Służba Polsce". Do dyspozycji Ośrodka, Liga Morska przekazała jacht „Gen. Zaruski", który udał się z junakami w rejs do Leningradu. Po powrocie część z nich zaczęła pracę w Komendach Wojewódzkich „SP" tworząc naszą młodą kadrę.

Nawiązano ścisłą współpracę z Marynarką Wojenną Ministerstwem Żeglugi, GUKF-em i Ligą Morską.

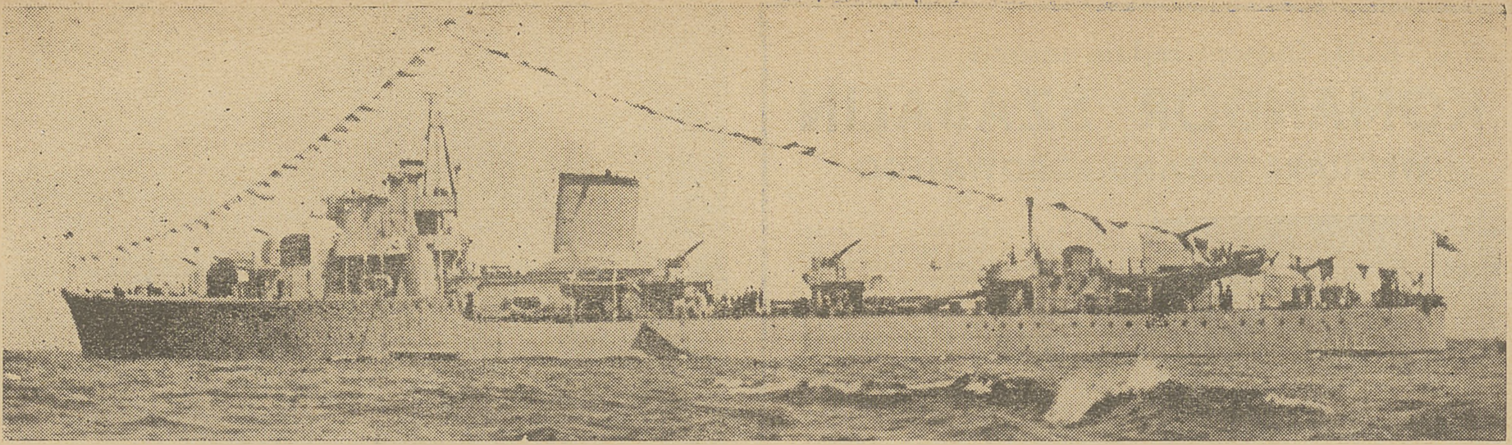
To był początek. A teraz? Teraz mamy już około 2 000 Kół Przysposobienia Marynarskiego, które zrzeszają blisko 15 000 junaków.

Szkolimy już nie tylko na „Gen. Zaruskim", ale także na innym sprzęcie, którego podstawą są łodzie wiosłowo-żaglowe.

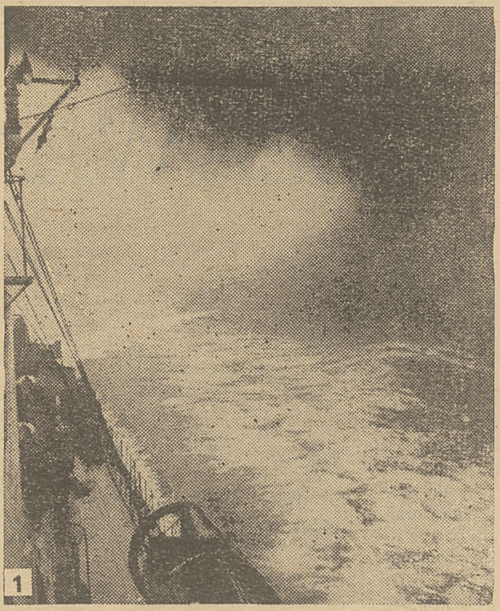
W tym roku mamy czynnych 8 Ośrodków Morskich i Śródlądowych, które w 12 turnusach przeszkolą prawie 2 000 junaków, kandydujących do Marynarki Wojennej, Szkół Ministerstwa Żeglugi i Komunikacji (żegluga śródlądowa).

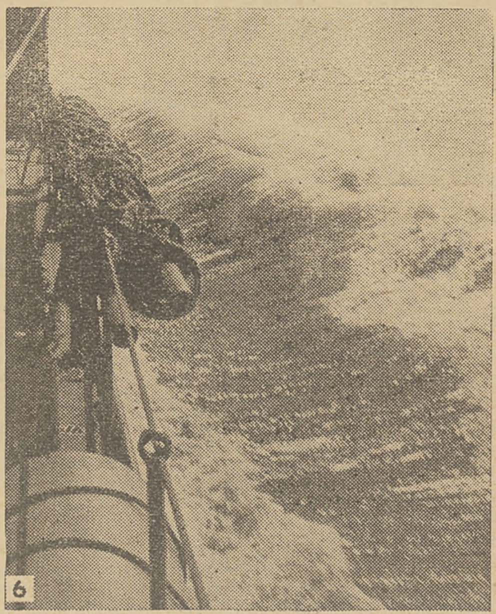
Dążąc do jak największego poziomu szkolenia, uruchomiono w Gdyni Kurs Kadry, który zapewni Ośrodkom należyty personel instruktorski.

Aby zapewnić terminowe dostarczanie budowanego sprzętu, uruchomiono w Krakowie własne Warsztaty Szkutnicze.



ORP „BŁYSKAWICA“ ĆWICZY





Wczesnym rankiem, gdy rzesze przybyłych na Wybrzeże letników śpią jeszcze, z portu powoli, ostrożnie, po cichu wysuwa się długa, szara sylwetka. To O.R.P. „Błyskawica“ rozpoczyna pracowity dzień poświęcony szkoleniu załogi.

Minąwszy falochrony niszczyciel zwiększa szybkość. Trzeba jak najprędzej znaleźć się w nakazanym akwenie ćwiczeń. Ostry dziób pruje bez wysiłku spokojną, leniwą falę.

Można zaczynać. Pierwsze ćwiczenie: próba stawiania zasłony dymnej. Okręt ustawia się odpowiednio do wiatru i ruszy nowym kursem. Z komina poczyna wydobywać się gęsty, czarny dym (zdj. 1). Potworne jego kłęby układają się za rufą na powierzchni wody, tworząc nieprzeniknioną ścianę. Ćwiczenie skończone.

Znowu zmiana kursu. Nagle terkoczą buczki:

— Alarm bojowy!

Na parę sekund wszystkie przejścia i trapy ożywiają się białymi postaciami marynarzy, spieszących na swe stanowiska bojowe. Po chwili — spokój — tylko gdzieś jeszcze słychać trzask pancernych drzwi. Okręt gotowy do boju!

Smukłe, kąśliwe lufki działek przeciwlotniczych przeszukują łakomie niebo. Obsługa przywarła do pokręteł i celowników (zdj. 2). Podwójne, solidne lufy dział artylerii głównej zgodnie unoszą się w górę. Ciężkie, długie pociski wędrują do komór nabojowych (zdj. 3). Ale do strzelania tym razem nie dochodzi. Znów brzęczą buczki:

— Alarm bojowy odwołany!

Dowódca jest zadowolony — ważne to ćwiczenie idzie załodze coraz sprawniej.

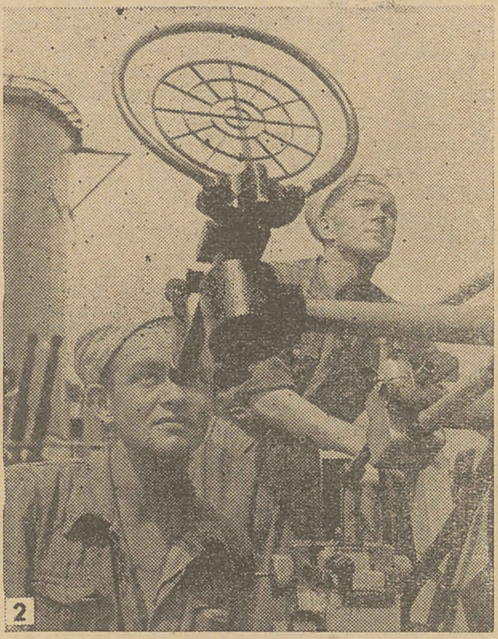
Na pomoście nawigacyjnym podchorążowie z OSMW biorą namiary (zdj. 4). Trzeba bardzo uważać by dokładnie ustalić położenie okrętu. A przecież to dopiero nauka!

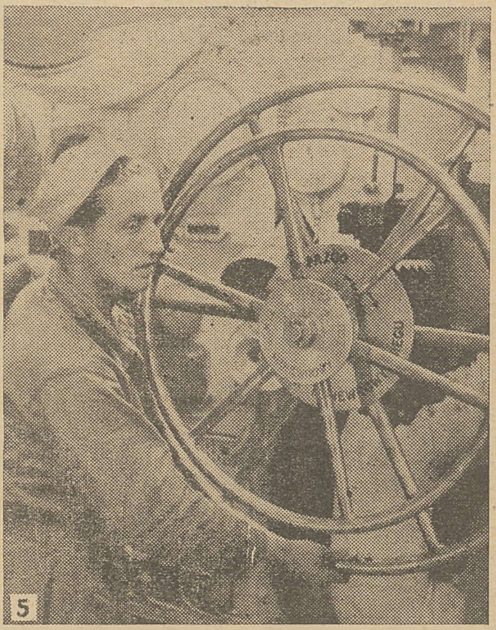
I znów zmiana kursu. Tym razem — z powrotem do portu. Dochodzi południe. Jeszcze tylko próba szybkości. Dźwięczy telegraf maszynowy. Czarna jego strzałka zawisła nad napisem „całą mocą naprzód“. Kręci sprawnie pokrętłami obsługa turbin (zdj. 5).

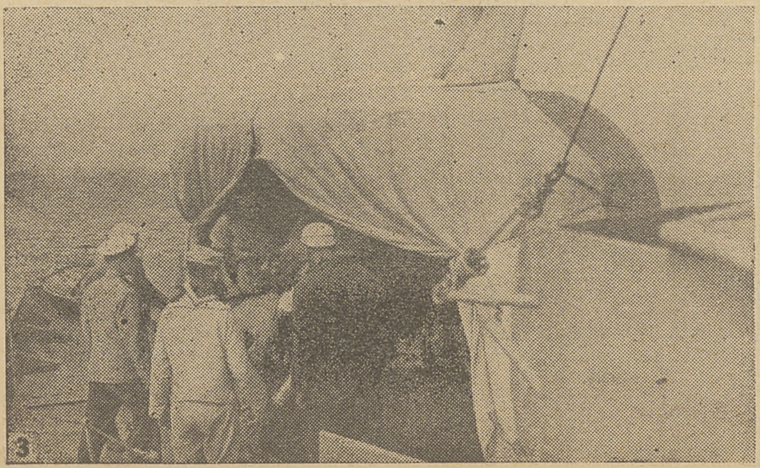
„Błyskawica“ jest godna swej nazwy. Mknie jak na skrzydłach. Potężne fale dziobowe z szumem rozchodzą się na boki burząc wodę wzdłuż burt (zdj. 6). Szybkość — 30 węzłów. Wystarczy. Trzeba zwolnić — bo tuż zaraz ruchliwy farwater.

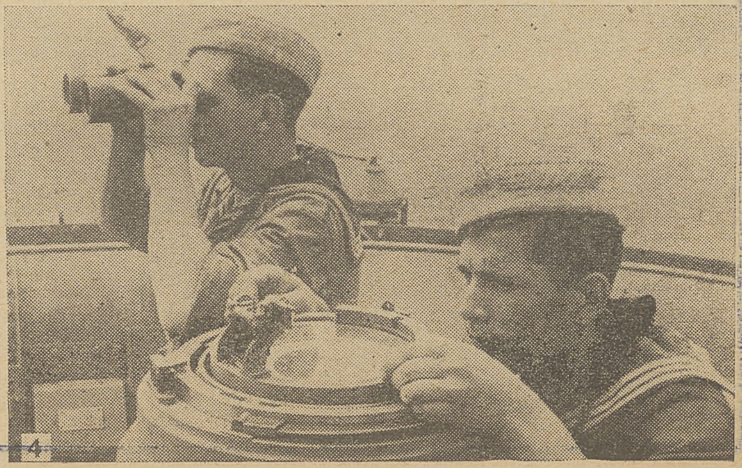
Gdy czasem, plażujący letniku, jadąc z opaloną towarzyszką kajakiem — zobaczysz na horyzoncie szarą, bojową sylwetkę lub też usłyszysz z oddali przytłumiony odgłos strzałów armatnich — pomyśl, że to ćwiczy O. R. P. „Błyskawica“. Niezmordowany, mężny weteran ubiegłej wojny — szkoli marynarzy.

Fot.: W.A.F. (6), K. Komorowski (1)









Z CYKLU: Sławni ludzie morza

KOMANDOR SZABALIN

WŁODARZ OCEANU LODOWATEGO



Wielu sławnych ludzi wydała flota rosyjska, a ich nazwiska zna cały świat. Najpiękniejsze rewolucyjne tradycje tej floty przejęła Flota Radziecka, rozwijając je i prześcigając szczególnie podczas ostatniej wojny, kiedy to wielu marynarzy i oficerów okryło wiekopomną sławą Jej banderę. Toteż dziś nie tylko ludzie radzieccy znają nazwiska Łunina, Fisanowicza, Gusiewa, Szabalina i wielu innych. Nazwiska te zna cały świat. Jedni z nich walczyli z Niemcami na okrętach podwodnych czy krążownikach, inni nękali niemiecką flotę wojenną i handlową śmiałymi atakami ścigaczy i kutrów torpedowych. Oddziały marynarzy broniły Leningradu i jego „drogi życia" na Ładodze, trwały na pozycjach obronnych Stalingradu czy pod Sewastopolem.

Do tych nieustraszonych marynarzy należy dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego, kapitan 3-ciej rangi*) Aleksander Osipowicz Szabalin, który działał wraz ze swym dywizjonem kutrów torpedowych na wodach Dalekiej Północy, od Murmańska po Pieczengę**). Urodził się on w 1914 roku w wiosce Judmoziero i był synem flisaka z jeziora Onega. Początkowo miał zamiar zostać również flisakiem, lecz za namową dziadka, postanowił poświęcić się służbie na morzu. Toteż już w 1932 r. po okresie pływania na traulerze rybackim „Krab" rozpoczął naukę w Murmańskim Technikum Morskim. Tu młody Szabalin wstąpił do miejscowego Komsomołu, w którego szeregach wyrobił w sobie stałość charakteru, odwagę, wierność i szczerą chęć służenia swej wielkiej, socjalistycznej Ojczyźnie.

W 1936 roku powołano Szabalina do odbycia obowiązkowej służby wojskowej we Flocie Bałtyckiej. Po gruntownym przeszkoleniu, jako bosman objął on służbę we flotylli kutrów torpedowych.

Wybuchła wojna. Armia i Flota Radziecka bohatersko walczyły z wrogiem, walczył z nim cały naród radziecki. W ciągłych upartych bojach przybywało Szabalinowi sukcesów. Coraz częściej mówiono o nim w Dowództwie Floty, jako o wartościowym, doskonałym marynarzu i dowódcy, toteż Szabalin szybko awansował. Operując na wodach Waranger-Fiordu i pod Pieczengą, topił niemieckie transportowce i jednostki wojenne, stając się szybko postrachem Niemców.

Jego TK-12 był dla nich zawsze zwiastunem klęski, zaś dla marynarzy radzieckich symbolem zwycięstwa. Toteż nadano Szabalinowi piękny przydomek „Włodarza Lodowatego Oceanu".

Za swe bojowe czyny otrzymał on po raz pierwszy Złotą Gwiazdę Bohatera Związku Radzieckiego 22 lutego 1944 r, a za operację desantową w Liinahamar — drugą Złotą Gwiazdę. Przebieg tej pamiętnej, trudnej lecz równocześnie niezwykle śmiało przeprowadzonej operacji był następujący:

Noc z 12 na 13 grudnia 1944 była chmurna i wietrzna, gdy z bazy wychodziły radzieckie kutry torpedowe i jednostki desantowe. Na czele szedł Szabalin.

Już na wysokości Przylądka Rybackiego widać było artyleryjski bój pod Musta-Tunturi, opodal Liinahamar.

Dalej nad Pieczengą drżały światła niemieckich reflektorów i rakiet.

— Niemcy się boją — pomyślał Szabalin, oglądając się na idące w szyku torowym jednostki. Mimo świszczącego wichru słychać równy, zda się radosny ryk silników.

U wejścia do fiordu ekspedycję powitały reflektory. Szabalin, który nieraz przedzierał się we fiordzie przez taką ścianę światła wydał rozkaz, aby kutry przeskakiwały zdradliwy odcinek pojedyńczo. Manewr udał się.

Wreszcie i Liinahamar. Niemcy nie spodziewają się niczego. Zastawili wejście do portu sieciami i polami minowymi, myśląc, że są bezpieczni. Zapomnieli o Szabalinie. Zapomnieli, bo grudniowa noc była ciemna i wietrzna. Ale właśnie takie noce Szabalin wybierał dla swych niespodziewanych ataków.

Przed dziobem TK-12 zamajaczył port w Liinahamar. Kutry idą na wolnych obrotach, możliwie jaknajciszej. Szabalin zwalnia jeszcze bardziej, zbliża się najważniejsza chwila w całej akcji — moment „uchwycenia" brzegu. Doświadczony oficer wie, że powodzenie zależy od jak największego zaskoczenia wroga. Toteż wkrada się niemal do portu, podczas gdy piechota morska już się gotuje do skoku na ląd.

Drewniany pirs. Kuter robi nagły zwrot, gdyż Szabalin czuje instyktownie, że tu Niemcy na pewno założyli miny. Gdy pozostałe kutry robią zwrot przy pirsie, desant zostaje odkryty. Nad portem zrywa się burza ognia i stali, trzeba więc działać natychmiast. Wróg strzela z każdego zakamarka, zda się z każdego załamania gruntu.

Lecz Szabalin nie traci zimnej krwi. Spokojnie wybiera właściwe miejsce. Szybko dobijają jednostki desantowe, podczas gdy piechota rusza natychmiast do ataku. Zatoka kipi niby kocioł z wrzątkiem. Kutrom grozi w każdej chwili zniszczenie, lecz przewidujący Szabalin już się wycofał i ostrzeliwując wroga z broni pokładowej, stawia zasłonę dymną.

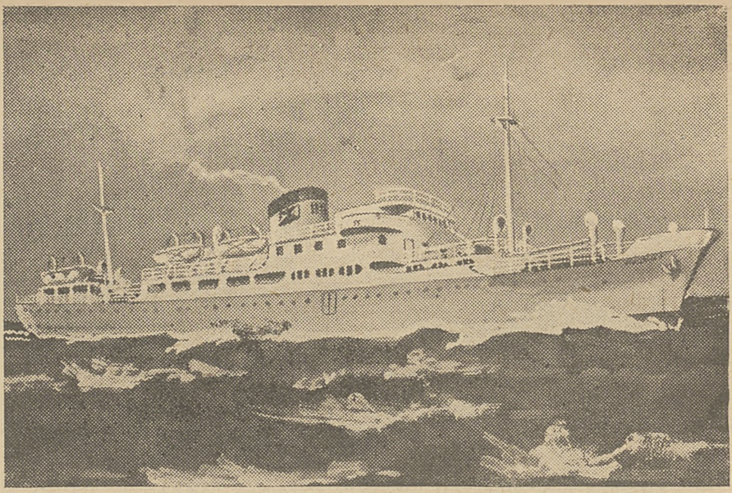
Tymczasem oddziały desantowe coraz bardziej wgryzają się w teren, coraz skuteczniej atakują, zdobywając konieczny do rozpoczęcia normalnej akcji pas wybrzeża. Szabalin widzi to i poleca wszystkim jednostkom wesprzeć piechotę morską ogniem broni pokładowej. Pociski działek biegną w przestrzeń niby czerwone, świecące żuki, znacząc dojście do celu żółtymi blaskami eksplozji.

Wreszcie Szabalin daje rozkaz wyjścia z zatoki po świeże oddziały. Musi tu wrócić przed świtem. Wychodzi spokojny i pewny, bo wie, że desant się powiódł, że się utrzyma, że jutro port będzie wolny, a co najważniejsze niezniszczony, gotów do natychmiastowej pracy.

Dziś kapitan 3-ciej rangi Aleksander Szabalin, dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego, uczy młodych oficerów i marynarzy służby na kutrach torpedowych, przekazując im swe olbrzymie zasoby zdobytego w czasie wojny doświadczenia.

*) U nas — komandor podporucznik.

**) Pieczenga — dawniej Petsamo miasto na granicy radziecko-fińskiej.



rys. S. Woźniak

Tak powinna wyglądać nowa „Warszawa" po ukończeniu budowy na stoczni holenderskiej.

M/S „WARSZAWA"

CO SIĘ Z NIĄ STAŁO?

Kiedyś, bodaj przed dwoma laty, poszukując materiałów do kącika modelarskiego w „Żeglarzu" — przeglądałem w inspektoriacie okrętowym GAL-u plany polskich statków. I wtedy natrafiłem nagle na rysunek niedużego, ślicznego motorowca pasażerskiego z odznaką armatorską „Polbritu" na kominie. Na planie nie było nazwy statku, tylko numer budowy, rok — 1939, nazwa holenderskiej stoczni — Werf de Noord, J. C. Smit, Alblasserdam — oraz nieco danych technicznych.

Byłem wielce zaintrygowany — cóż to za statek?

— „Warszawa II" — objaśnił mnie uprzejmie ktoś z GAL-u. — Zamówiona w 1938 roku w Holandii na miejsce starej, sfatygowanej „Warszawy" — tej, która przed wojną pływała z Gdyni do Hawru, Dover i Londynu, przewożąc emigrantów a podczas wojny tak dzielnie poczynała sobie na Morzu Śródziemnym. Stara „Warszawa" zatonęła pod Tobrukiem a nowa, prawie już wykończona, wpadła w 1940 roku w ręce niemieckie.

— I co z nią się stało?

Mój rozmówca wzruszył ramionami:

— Nie wiem — pewnie gdzieś zatonęła.

Z żalem spojrzałem na rysunek pięknej jednostki: — Szkoda statku!

Przyjrzałem się jeszcze danym technicznym: długość — 95 m; szerokość — 13,5 m; zanurzenie — 5 m; nośność — 1 450 DWT; pojemność — ok. 2 500 BRT, 5 pokładów, miejsc pasażerskich — 264; część ładowni (2 i 3) zaopatrzona w urządzenia chłodnicze; napęd — 5-cylindrowy silnik Diesla o mocy 2 100 KM...

Z ciężkim sercem odłożyłem plany z powrotem do szuflady.

ODNALEZIONA

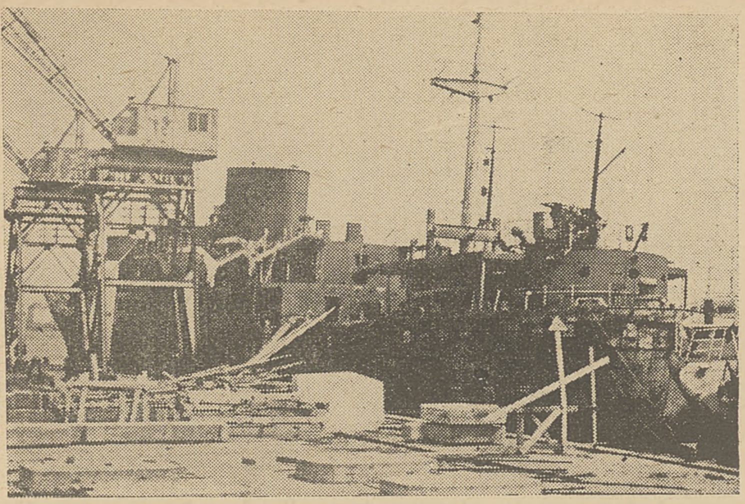
Nie sądziłem wtedy, że jeszcze kiedyś powrócę do sprawy „Warszawy II". Aliści w jakiś czas potem w prasie ukazała się krótka, lakoniczna notatka, iż nasza Misja Morska zidentyfikowała jeden z licznych wraków rozsianych wzdłuż niemieckich wybrzeży — jako polski statek „Warszawa II" i że po przeprowadzeniu odpowiednich badań wrak ten zostanie przez nas prawdopodobnie wydobyty i wyremontowany. A więc jednak... Oczyma wyobraźni ujrzałem już szarobiały statek jak zdobny galą flagową opuszcza Stocznię Gdańską udając się w swój pierwszy rejs pod biało-czerwoną banderą.

I znów nastała cisza wokół sprawy „Warszawy" drugiej. Aż wreszcie w „Dzienniku Bałtyckim" wyczytałem — bodaj w styczniu — że holownik ratowniczy „Herkules" wracając z Lubeki dokąd odprowadzał wrak norweskiego statku „Leda" — uda się w pobliże niemieckiej wyspy Fehmarn do miejsca zatonięcia „Warszawy" i przeprowadzi badania mające na celu ustalenie stopnia zniszczenia statku.

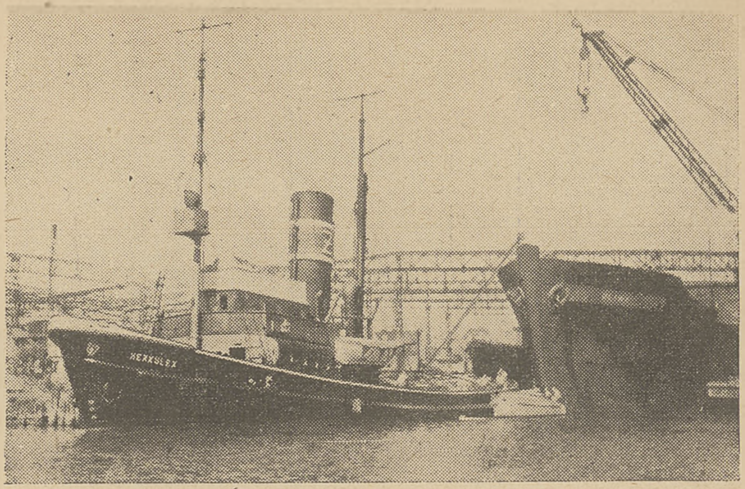
W parę dni później nadeszły dalsze szczegóły: Wrak jest wypalony, są ślady trafienia bomb lotniczych, dno jest prawdopodobnie również uszkodzone, ale — co najważniejsze — nurkowie stwierdzili bardzo dobry stan silnika napędowego i maszyn pomocniczych. Jeśli Ministerstwo Żeglugi — któremu przedstawiony został szczegółowy raport z wyniku badań — zadecyduje „Warszawę" wydobyć — można to będzie uczynić późną wiosną po ustaleniu się pogody.

Decyzja Ministerstwa była pozytywna. Pozostało więc czekać końca zimowych sztormów.

O „Warszawie" było wtedy już dużo więcej wiadomo. A więc we flocie niemieckiej nazywała się „Bolkenburg". Hitlerowcy nie cieszyli się nią zbyt długo, bo zatonęła im wkrótce na płytkiej wodzie, skutkiem pożaru wywołanego bombardowaniem lotniczym. Nadbudówki oraz znaczna część wysokiego jej kadłuba — sterczały ponad powierzchnię co z daleka czyniło wrażenie normalnie pływającego statku. Myliło to niejednokrotnie lotników alianckich, którzy kilka razy



A tak wygląda po wydobyciu jej z dna morskiego i przeholowaniu do Gdyni.



Holownik ratowniczy „Herkules". Na jego pokładzie pracowała ekipa wydobywająca „Warszawę". On też razem ze „Swarożycem" przyprowadził wrak do Gdyni.

bombardowali wrak w przekonaniu iż atakują jakiś cenny transportowiec.

WYDARTA MORZU

Dwudziestego trzeciego maja „Herkules", mając na pokładzie ekipę nurków i speców od wydobywania wraków pod kierownictwem kpt. ż. w. Poinca — wypłynął ze Świnoujścia na miejsce awarii „Warszawy". Pierwszy raz w naszych morskich dziejach przystąpiliśmy do samodzielnego wydobywania wraku zatopionego na pełnym morzu. Spodziewano się trudności. Prace obliczono na kilka tygodni. Polegały one na uszczelnieniu przez nurków otworów w kadłubie, powstałych na skutek wybuchu bomb lotniczych i ostrzeliwania, a następnie na usunięciu z kadłuba wody. Do tego ostatniego celu, służyć miały silne pompy posiadane przez „Herkulesa".

W początkach czerwca, począł szykować się do wypłynięcia na pomoc „Herkulesowi" — wielki holownik i jednocześnie lodołamacz — „Swarożyc". Zanim jednak „Swarożyc" nadpłynął — 11 czerwca, znacznie prędzej niż spodziewano się — ekipa ratownicza GAL-u zameldowała przez radio, iż wrak „Warszawy II" jest już podniesiony. Trudna, odpowiedzialna praca, zakończyła się pełnym sukcesem.

Piętnastego czerwca we wczesnych godzinach rannych do portu gdyńskiego wpływał dziwny bardzo zespół statków: dwa duże, pełnomorskie holowniki prowadziły ostrożnie rudy, wypalony wrak, z charakterystycznym szerokim kominem. To „Herkules" i „Swarożyc" wraz z „Warszawą". Holowanie było bardzo utrudnione przez dużą falę i odchylony ster wraku, przeszkadzający w utrzymaniu właściwego kursu. Jednak i to zadanie wykonano na piątkę: „Warszawa" przycumowała w strefie wolnocłowej. U spalonej, naszpikowanej drewnianymi plastrami burty — przycupnęły sfatygowane holowniki.

ZOSTANIE ODBUDOWANA

W parę dni później „Warszawę" zadokowano na Stoczni Gdyńskiej. Komisja fachowców przeprowadziła szczegółowe oględziny.

Okazało się, iż jest lepiej niż przypuszczano. Nie tylko maszyny zachowały się w doskonałym stosunkowo stanie, ale i uszkodzenia kadłuba nie są takie poważne jak mniemano. Ewentualność wymontowania motorów na inną jednostkę oraz pocięcie kadłuba na złom — odpadła.

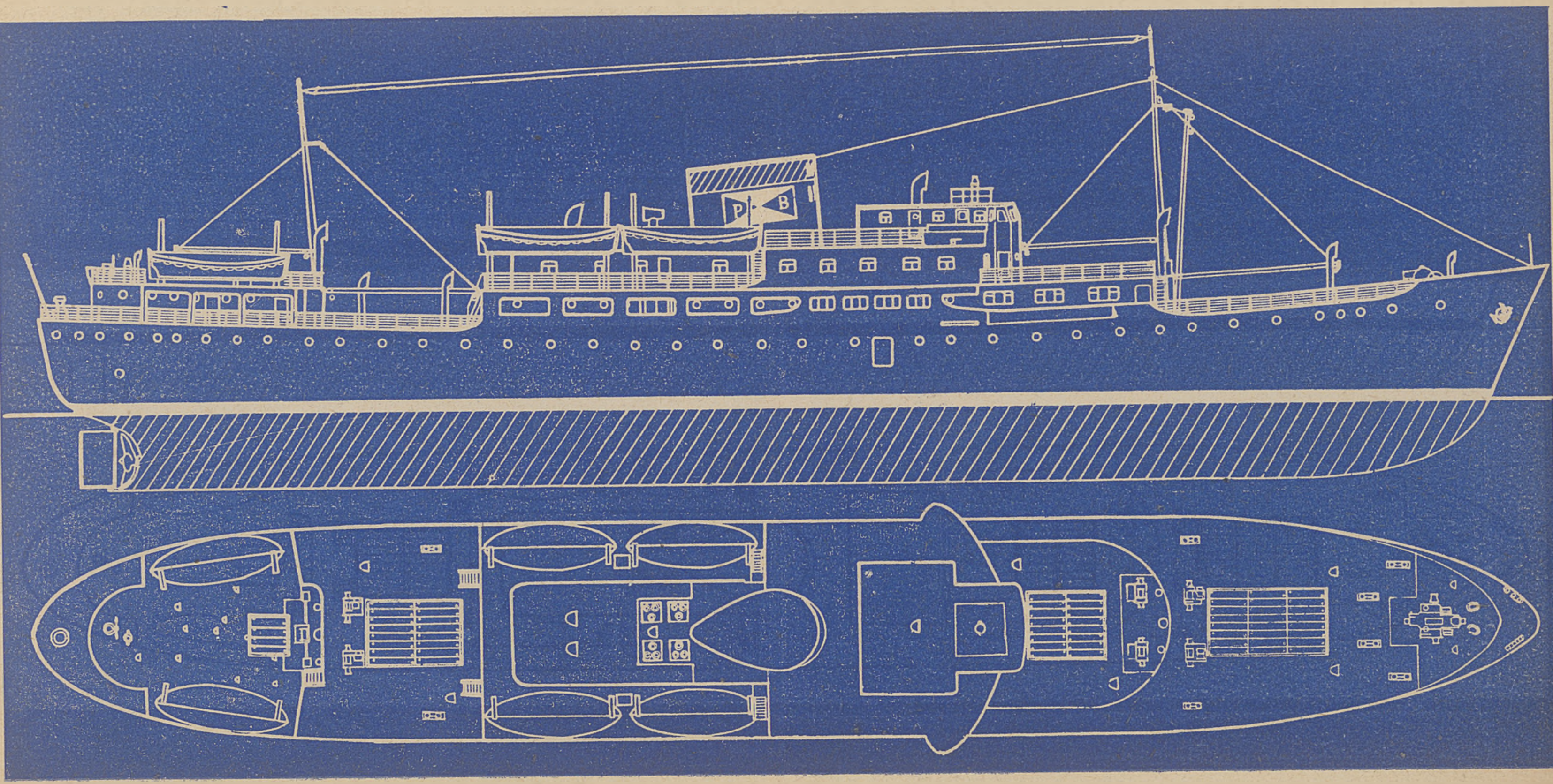
„Warszawa" zostanie odbudowana. Tylko, że już nie jako statek pasażerski. W naszych obecnych warunkach nie potrzebujemy statków, do przewozu emigrantów. Potrzebne są nam za to — drobnicowce, „Warszawa" będzie szybkim drobnicowcem. Tak zadecydowano na posiedzeniu Zarządu GAL-u.

Osiemnastego lipca, po raz drugi w ostatnich tygodniach, dziwny zespół przeciągał po przez Zatokę. To dwa holowniki portowe przeprowadzały „Warszawę" na Stocznię Gdańską, która się podjęła odbudowy.

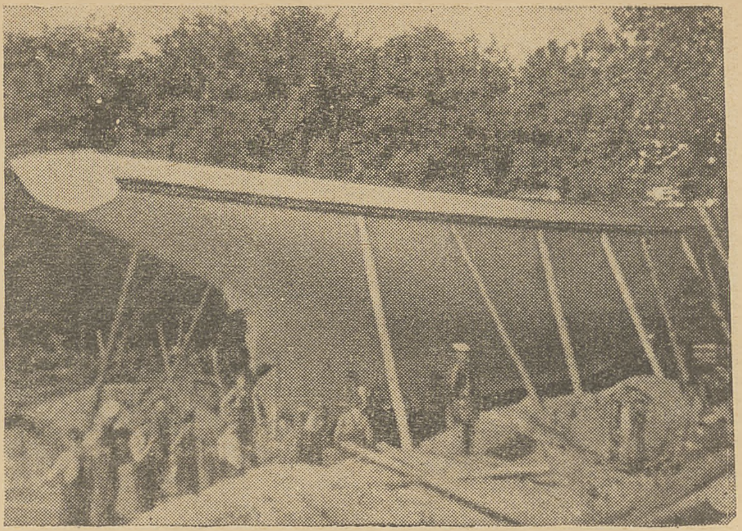
Spalony, przerdzewiały, pochylony na burtę wrak, pieczołowicie podtrzymywany przez holowniki — wyglądał żałośnie i bezradnie. Spoglądałem nań z okna „Domu Żeglarza" i przypomniał mi się podobny korowód, kiedy to przed dwoma laty przeciągano do Gdańska jeszcze bardziej poharataną „Wartę" — wydobytą z dna gdyńskiego portu. Dziś — odbudowana całkowicie — piękna, smukła „Warta" odbywa swój pierwszy rejs do Ameryki Południowej.

Tak jak ożyła „Warta" i tak jak wskrzeszona została do życia pracą polskiego robotnika — spalona i zrównana z ziemią nasza stolica Warszawa — tak ożyje również i statek „Warszawa". Przywrócą go polskiej banderze — nasi stoczniowcy. Ci — dla których nie ma niewykonalnych zadań.

Jotem







„ZEW MORZA"

Nazwa ta nie jest obca czytelnikom pism morskich i „Młodego Żeglarza", bo przecież Was wszystkich, czytających te pisma — skusił do tego — zew morza. Naturalnie nie statek — a to coś, co każe Wam zmuszać Wasze matki — a czasem i ojców — do ciągłej trwogi o Wasze życie — gdy Wy „bujacie" na falach rzek i mórz, gdy obieracie zawód marynarza...

Zew morza! Potężne wezwanie potężnego żywiołu.

No, ale ten „Zew Morza" (w cudzysłowie) nie jest takim wielkim statkiem, chociaż jest trzecim naszym co do wielkości żaglowym statkiem szkolnym (po „Darze Pomorza" i „Iskrze"). Przeciwnie — jest dużo, dużo mniejszy — niż jego dwaj poprzednicy. Ale też przeznaczony jest on dla najmłodszych jungów PCWM — i na pewno da im dobrą zaprawę morską — może właśnie dlatego, że jest statkiem małym.

Ciekawe — choć krótkie, są dzieje tego statku. Ciekawe dlatego, że jest to jedyny nasz statek, przy którego budowie pracowały ręce młodych chłopców uczniów PCWM w głuchej, za-

KURSY ELIMINACYJNE PCWM

Iznów zaludniły się Ośrodki PCWM na Wybrzeżu. Chłopcy z PCWM ćwiczą — zdając egzamin przed przyjęciem ich do Szkolnictwa Morskiego.

Napisałem: chłopcy z PCWM — i zastanowiłem się chwilę: A może napisać junacy SP? Bo w tym roku w Ośrodkach PCWM znaleźli się tylko chłopcy, skierowani przez P. O. „Służba Polsce".

Zajeżdżamy do Ośrodka w Dziwnowie (woj. szczecińskie). Brodaty Komendant, ob. Niedzielko wita nas serdecznie.

Chodzimy wśród chłopców, patrzymy na ich pierwsze kroki na morzu, na pierwsze zetknięcie się z Bałtykiem. Czy będą z nich dobrzy marynarze?

O, na przykład mały Janek B. Taki wątły! Pytam go: czy to wiosło dla Ciebie nie za ciężkie? Taki jesteś chudy!

Trochę za ciężkie — ale jak tu będę tak dobrze jadł, to będę szybko rósł — i tak utyję, że będę ważył tyle co nasz komendant!

Oj — Jasiu! To za dużo! (przeszło 100 kg!).

Chłopcy, onieśmieleni trochę na początku nowym środowiskiem — szybko przyswajają sobie „styl bycia" kursanta PCWM. Słuchają z uwagą wskazówek sterników, absolwentów Szkoły Jungów.

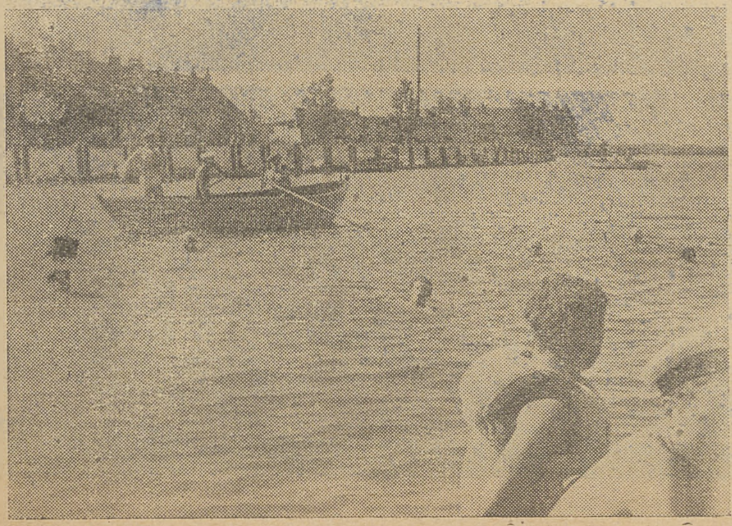
Ośrodek w Dziwnowie, cudownie położony nad odnogą Odry — Dziwną, tuż przy jej ujściu do morza — „gości" chłopców z województw: białostockiego, gdańskiego, kieleckiego, krakowskiego, łódzkiego, poznańskiego i szczecińskiego.

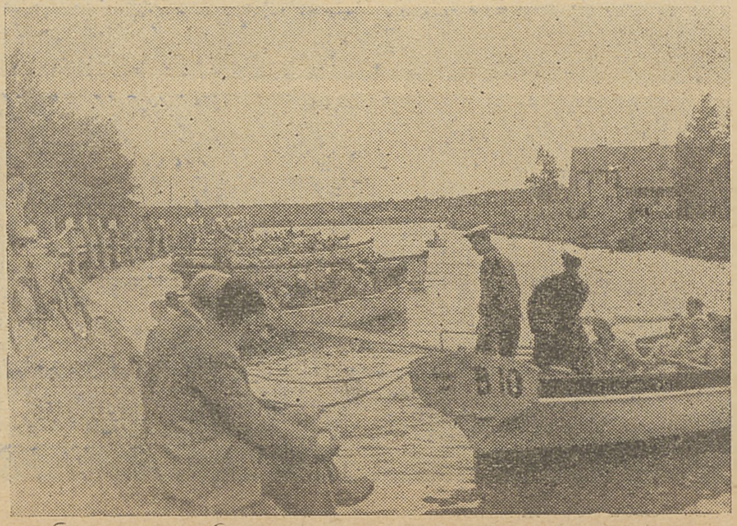
Przyjechali tu, aby zaczerpnąć oddechu morskiego, aby spróbować swoich sił, aby odpowiedzieć na stawiane sobie pytanie: czy będę marynarzem?

Z żalem opuszczamy Dziwnów — ale musimy jeszcze odwiedzić inny Ośrodek PCWM — w Łebie.

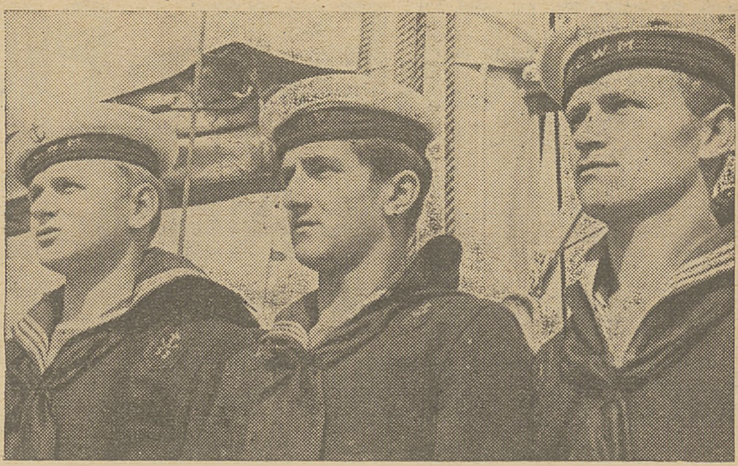
Łeba. Na stację wysypują się z wagonów junacy, których urzekło niewidziane przez nich morze. Tak, jak ich koledzy w Dziwnowie — chcą być marynarzami. Nie tyle długa — ile ciężka droga wiedzie do tego upragnionego zawodu. Popatrzcie na fotografie. To tylko część prób, które musi odbyć kandydat. A badanie lekarskie. A egzaminy? Br, strach pomyśleć! A jednak trud sowicie będzie nagrodzony. Z zazdrością patrzą kursanci na uczniów Szkoły Jungów.

Za rok — mówi Tadek W. z Krosna — będę tak samo ćwiczył innych. Wspaniale — Tadku! Życzymy Ci tego z całego









padłej Dziwnej (obecnie Dziwnów woj. szczecińskie).

Rok 1946. PCWM rozpoczyna swoją działalność. W Dziwnej — organizuje się ośrodek kursów pracy morskiej PCWM. Komendant Ośrodka — Ludwik Walasik — znajduje na łące obok stoczni rybackiej niewykończony kadłub małego, dwumasztowego szkunera.

— My go wykończymy! — mówią chłopcy z PCWM. Zaczyna się mozolna praca przy wykończeniu kadłuba, jego uszczelnieniu, pomalowaniu — no i spuszczeniu na wodę. Brak wszelkich urządzeń do spuszczenia kadłuba — zmusił do pomysłowych rozwiązań. Dość powiedzieć, że w wodowaniu jego pomagały nawet dwa samochody ciężarowe PCWM. Wbrew pesymistom — kadłub spłynął na wodę, a dzielni pracownicy i uczniowie PCWM — przy pomocy kutra szkolnego „Gdy 84" — przeholowali kadłub do Gdyni.

Pierwszy etap — najcięższy — chociaż najmniej kosztowny — został zakończony.

Statek trzeba było wykończyć. Brak wszelkich planów opóźnił bardzo przystąpienie do dalszych prac — gdyż trzeba było te plany sporządzić.

Statek idzie najpierw do stoczni Północnej w Gdańsku — a następnie do stoczni Rybackiej w Gdyni. Dnia 27. VI. 49 r. — statek opuszcza stocznię, a 29 czerwca, w dniu Święta Morza — odbywa się uroczystość nadania mu nazwy „Zew Morza".

Uroczystość ta, bardzo skromna w porównaniu do wielkiej uroczystości wodowania rudowęglowca s/s „Pstrowski" — była na pewno wielkim przeżyciem dla uczniów PCWM.

Przybył na nią Minister Żeglugi Rapacki, viceminister Żegl. Widy-Wirski, vicemin. dr Salcewicz, ob. Bogusz i wiele innych osób — dla których sprawa szkolenia naszej młodzieży jest bliska i droga.

Uroczysty moment — rodzice chrzestni: ob. Postuszyńska, żona przodownika pracy stoczni rybackiej i vicemin. dr Petrusewicz — wchodzą na statek. Ob. Postuszyńska rozbija na dziobie butelkę szampana, min. Petrusewicz odsłania nazwę.

Dyr. Kuleszyński — w imieniu Ministerstwa Żeglugi — przekazuje oficjalnie statek dyr. PCWM — a zarazem kapitanowi statku — Józefowi Michałowskiemu.

Załoga wchodzi na statek. Następuje pierwsze, uroczyste podniesienie bandery. „Zew Morza" wszedł do służby w Polskiej Marynarce Handlowej! Uroczystość skończona.

Nowy nasz statek powiększy na pewno jeszcze bardziej arsenał środków — potęgujących zew morza.

Redakcja „Młodego Żeglarza" — składa nowemu statkowi serdeczne życzenia „dobrego wiatru!". Oby miał zawsze stopę pod kilem!**).

**) Życzenie żeglarskie: dobrego wiatru, znaczy to samo co życzenie szczęśliwej podróży.
Mieć stopę pod kilem = żeby statkowi nigdy nie „zabrakło" wody pod dnem, t. zn. żeby nie wpadł na mieliznę, żeby się nie rozbił.

serca! Na pewno komendant Ośrodka, kpt. Piątkowski — dopomoże Ci w osiągnięciu tego celu.

B

★

Na zdjęciach:

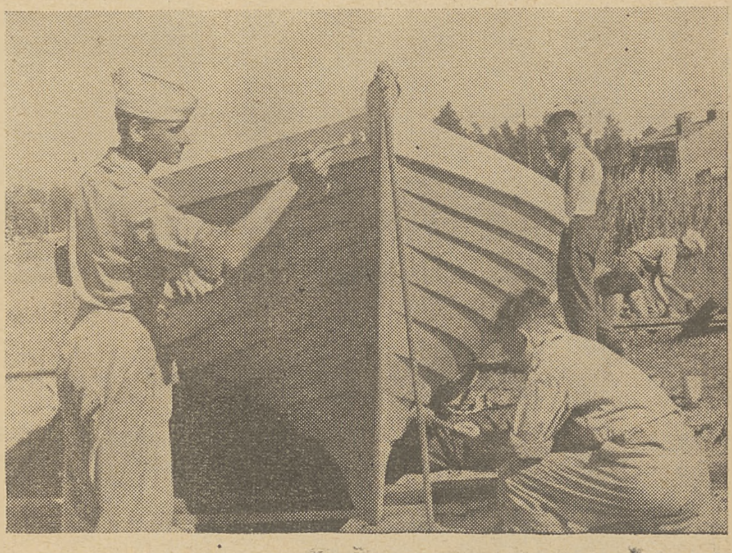
1. Marynarz musi umieć pływać. Przed przyjęciem na kurs eliminacyjny odbywamy próbę pływania. To nasz pierwszy krok na drodze do zawodu marynarza.

2. No, pływanie poszło dobrze. Posuwamy się dalej. Posuwamy? Nic podobnego. Meczymy się „wiosłując na cumach". Musimy umieć chociaż trochę wiosłować, przed wyjściem na morze. Jak to wygląda, widzicie na fotografiach 2 i 3.

4. Nareszcie. Płyniemy na morze! Groźny sternik uważa na każdy nasz ruch. A my? Mocno chłopcy, z Krzyża!

5. Marynarz musi dbać o swój statek. Nie jesteśmy jeszcze marynarzami — wiec uczymy się tej „dbałości" — malując nasze szalupy. Nigdy nie przypuszczałem idąc na kurs, że marynarz musi być malarzem. Tu przekonałem się, że marynarz musi dużo, dużo wiedzieć i jeszcze więcej umieć. A więc — maluję.

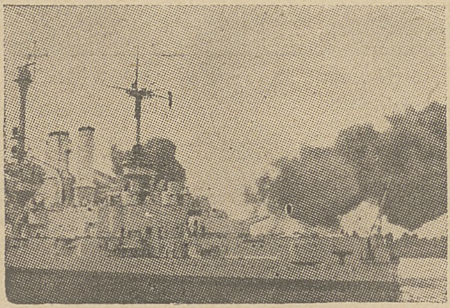
(Wszystkie zdjęcia — H. Kabat)

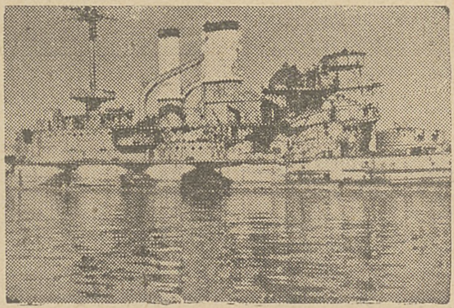




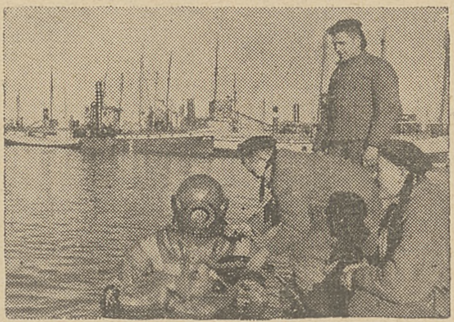


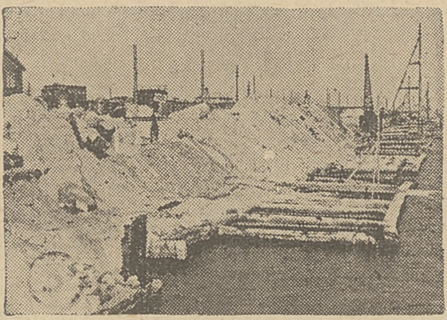
PIĘCIOLECIE POLSKI ODRODZONEJ
NA MORZU

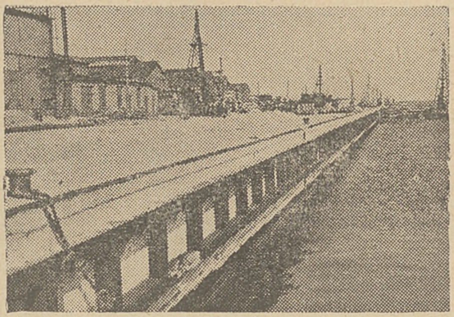


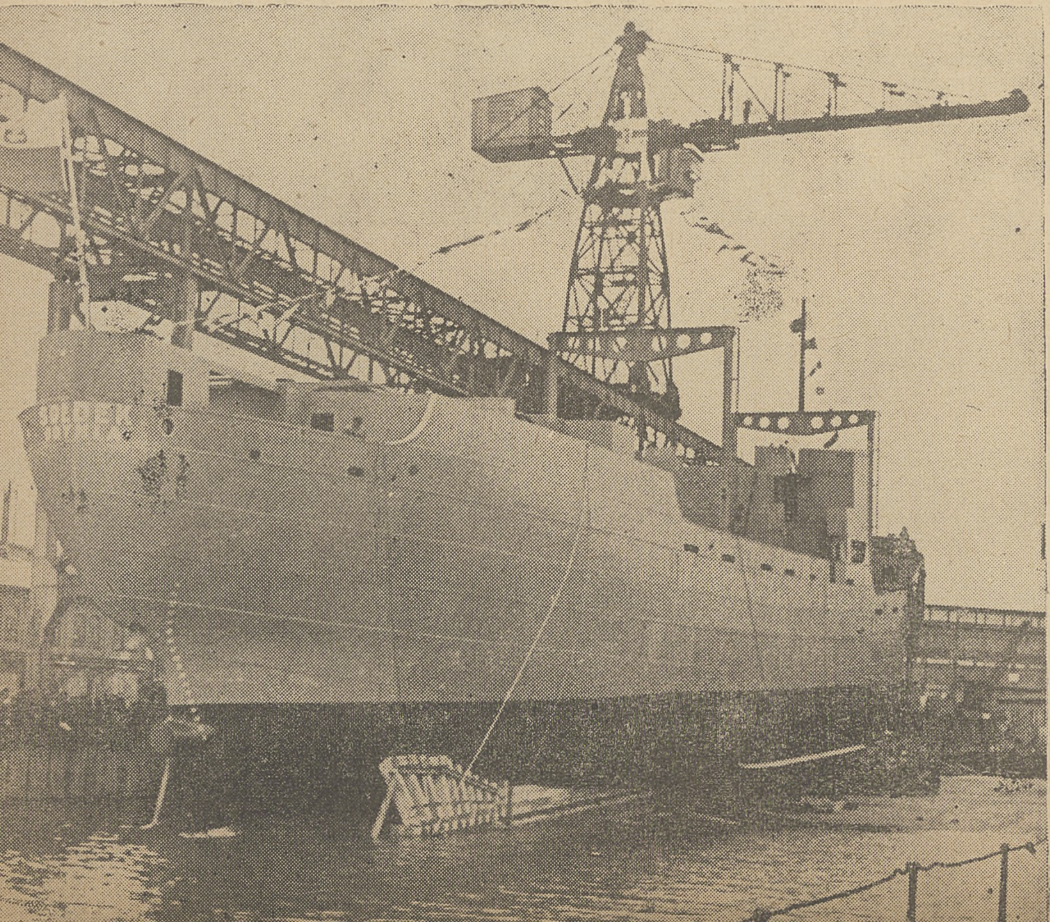












Salwy ciężkich dział niemieckiego pancernika, Schleswig -Holstein", skierowane na Westerplatte — były hasłem rozpoczęcia potwornej zawieruchy dziejowej — z której po latach zmagań, ofiar, poświęceń i prób, wyszła nowa, silna niepodległa Polska Ludowa. „Schleswig-Holstein" ostrzeliwujący swą ciężką artylerią Westerplatte, a potem — Gdynię, Oksywie, Hel — symbolizował teuteńską przemoc, której po bohaterskim, nadspodziewanie długotrwałym oporze — uległo Wybrzeże w 1939 roku.

Gdy wojska polskie ramię w ramię ze zwycięską Armią Czerwoną wkraczały do oswobodzonej wiosną 1945 roku Gdyni — pośród podpalonych złośliwie przez wroga magazynów, pośród okaleczałych nabrzeży, w zaminowanym basenie spoczywał pokonany, zbombardowany i wypalony wrak: „Schleswig — Holstein". Sprawiedliwości dziejowej stało się zadość!

*

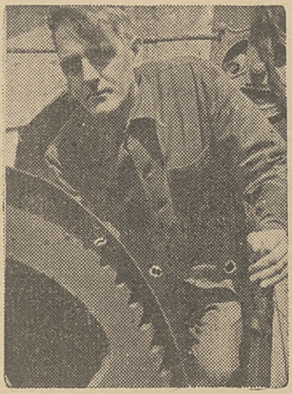
W ogniu walk, pod Lenino, Warszawą, na Wale Pomorskim, pod Berlinem, Kołobrzegiem, Gdańskiem i Gdynią — wykuwała się wieczna, niezniszczalna przyjaźń dwóch Narodów: Polskiego i Radzieckiego.

W imię tej przyjaźni, gdy umilkły działa, Związek Radziecki przyszedł nam z pomocą w zagospodarowaniu zrujnowanego kraju. I Wybrzeże przyjaźni tej wiele ma do zawdzięczenia: oddziały radzieckich saperów rozminowały nabrzeża i obiekty portowe, nurkowie radzieccy odkorkowali zablokowane porty, usunęli najważniejsze wraki; radzieckie trałowce przez długie miesiące w mozole i wśród niebezpieczeństw oczyszczały z min szlaki żeglugowe wiodące ku naszym brzegom.

*

Cośmy na wybrzeżu zastali? Ruiny i zgliszcza, spalone, zrujnowane magazyny, pozwalane do wody kikuty dźwigów, przeorane wyrwami nabrzeża, okaleczałe resztki falochronów, cmentarzysko wraków, pogorzeliska, pustkę...

Dziś ślady zniszczeń wojennych znikły prawie całkowicie. Nowe, piękne nabrzeża cieszą oko prostą, smolą pachnącą linią belek odbojowych; długie szeregi nowych dźwigów, wyprodukowanych na Śląsku i w bratniej Czechosłowacji, z pomrukiem silników przeładowują dziesiątki i setki tysięcy ton towarów; po nowych lśniących torach kolejowych sapiące lokomotywy przeciągają sznury wagonów; w odbudowanych, rozłożystych magazynach piętrzą się pod sufity stosy drobnicy; o wyreperowane, żelbetonowe falochrony odbija się bezsilnie niespokojna fala; wyremontowane pięknie wraki — pracują w portach i żegludze, przysparzając korzyści białoczerwonej banderze.





Polska Ludowa dała ludziom pracy — tym, którzy tak ofiarnie stanęli do odbudowy i rozbudowy — szerokie możliwości awansu społecznego. Przodownicy, racjonalizatorzy, robotnicy wyróżniający się pracą i postawą — mają możność awansu do najwyższych i najbardziej odpowiedzialnych stanowisk. Dziś także na Wybrzeżu rządzą i kierują Ci, którzy dźwignęli je z gruzów, którzy ofiarną pracą przyczynili się do jego sukcesów. Oto ob. Tomasik, do niedawna dźwigowy w porcie gdyńskim — dziś dyrektor gdyńskiego oddziału „Portorobu".

*

Jednym z największych i najwspanialszych osiągnięć Wybrzeża są STOCZNIE. Odbudowane ze zgliszcz, uruchomione przez zapaleńców, borykając się z brakiem fachowców, materiału i narzędzi — potrafiły zająć w naszym dorobku — czołową pozycję. Wyremontowały setki statków, odbudowały wiele wraków. Rozpoczęły — co nie ma odpowiednika w naszej morskiej historii — budowę nowych pełnomorskich jednostek. Wodowano pięć rudowęglowców i dwa holowniki. Na pochylniach montują się: szósty rudowęglowiec, dwa drobnicowce, duże traulery rybackie, lugrotraulery, dalsze holowniki. Rozpoczynają się prace przy oceanicznych drobnicowcach, węglowcach, dalszych rudowęglowcach. Skonstruowano pierwsze w Polsce maszyny okrętowe.

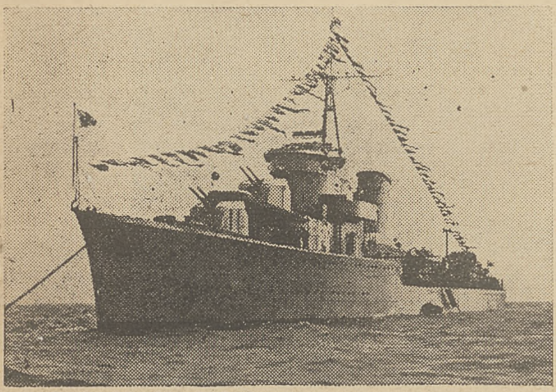


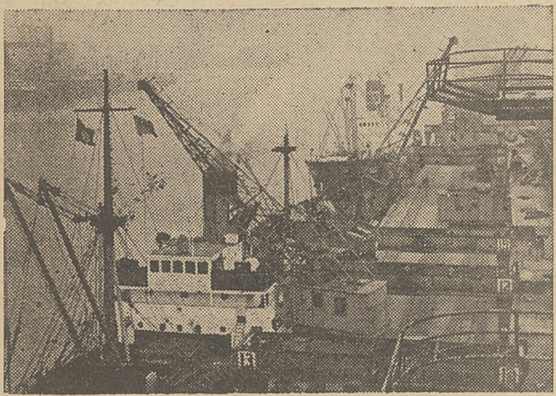




Żegluga, porty, rybołówstwo, stocznie — wszystko to funkcjonuje i bije rekordy sprawności — dzięki ludziom. LUDZIE — to najistotniejszy czynnik w pracy Wybrzeża. LUDZIE — to tajemnice jego osiągnięć i powodzeń. Któż nie słyszał o Sołdku i Makowskim? Któż nie zna nazwiska szypra Krefta, dźwigowego Osseta czy mistrza Tomaszewskiego?.

A przecież oprócz nich są setki i tysiące innych, równie wytrwałych i pracowitych, równie pilnych, dzielnych i ofiarnych. Bezimienni stoczniowcy, bezimienni robotnicy portowi, dźwigowi, marynarze, inżynierowie, technicy, kapitanowie statków, trymerzy, rybacy, motorzyści, piloci, bosmani portowi, strażnicy, kolejarze, magazynierzy, liczmeni, maklerzy, spedytorzy, pracownicy przetwórni rybnych, pracownicy administracji portowej, przedsiębiorstw żeglugowych, szkolnictwa morskiego — w codziennym trudzie i mozole wykuwają POLSKĘ MORSKĄ.







Od pierwszego marszowego batalionu marynarzy, formowanego pięć lat temu w Lublinie — dzieli Odrodzoną MARYNARKĘ WOJENNĄ trudny okres powstawania i krzepnięcia. Dziś zbrojne ramię Polski Ludowej na morzu — jest obok Armii lądowej, jedną z podstaw naszej suwerenności.

★

Polska FLOTA HANDLOWA, uszczuplona nadmiernie przez działanie wojenne, w piątym roku niepodległości jest już dwukrotnie większa niż była przed wojną. Zdrowa jej struktura, nowoczesność, planowa, intensywna rozbudowa a przede wszystkim duch współzawodnictwa pracy i racjonalizatorstwa — panujący wśród załóg — gwarantują jej dalszy pomyślny rozwój.

★

Nasze PORTY, w których pracę zaczynać musieliśmy od podstaw, od odbudowy — dziś należą do najbardziej ożwionych portów Europy. Zespół portowy Gdynia-Gdańsk jest pod względem obrotów miesięcznych — trzecim w Europie. Szczecin zwiększa swe przeładunki z miesiąca na miesiąc. Małe porty — Ustka, Darłowo, Kołobrzeg — dzielnie dotrzymują kroku portom pierwszej klasy.

★

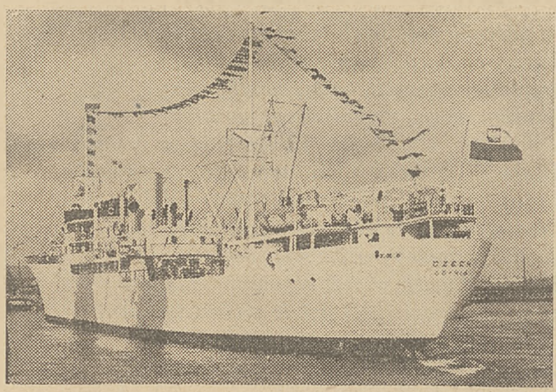
Niezależnie od odbudowy, która jest na ukończeniu — porty nasze są rozbudowywane. ROZBUDOWA zwiększa ich możliwości przeładunkowe i sprawność. Np. w Szczecinie pracuje już nowy wielki basen węglowy: w tymże porcie buduje się szereg nabrzeży drobnicowych.

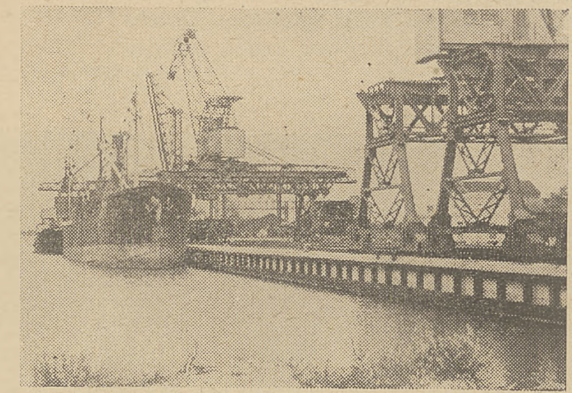
★

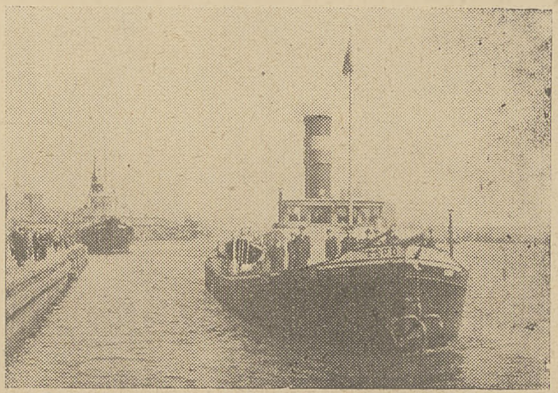
Osiągnięcia polskiego RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO nie mają odpowiedników w tym co było przed wojną. Potężna flotylla kilkuset kutrów rybackich i paru tysięcy łodzi — przeprowadza połowy przybrzeżne i bałtyckie. Kilkadziesiąt traulerów łowi na Atlantyku i Morzu Północnym.

★

ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA na Wiśle i Odrze stanowi ważne uzupełnienie żeglugi morskiej i działalności naszych portów. Odbudowane z wraków statki, holowniki i barki, jednostki wykonane w kraju i zakupione za granicą — ożywiły rzeki i miasta nad nimi leżące. Wraz z polskimi — pracują na Odrze jednostki czeskie.







Opracował Jotem fot. K. Komorowski (14), WAF (1), SIB (1), E Zdanowski (1), Jotem — Archiwum (1).

MORZE
W SZTUCE I POEZJI

Morze jest piękne, piękne są też statki i piękna jest praca człowieka morza.

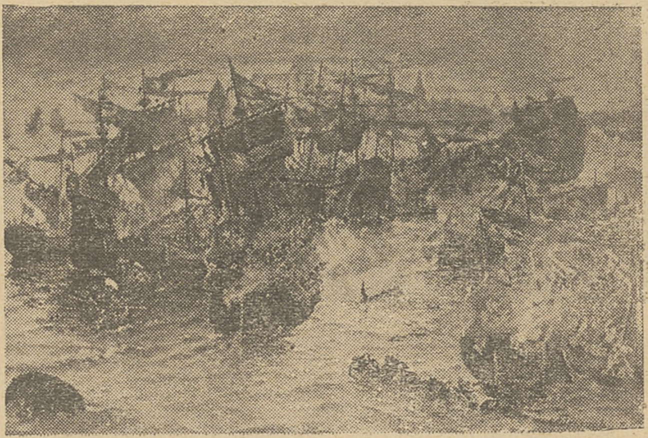
Wrażenie tego piękna odczuwa niewątpliwie każdy. Artysta zaś, nie tylko zachwyca się nim, lecz w dostępny mu sposób próbuje je utrwalić i przekazać innym, czy to w kształtach i barwach, czy też w dźwiękach i melodiach lub wreszcie w słowach.

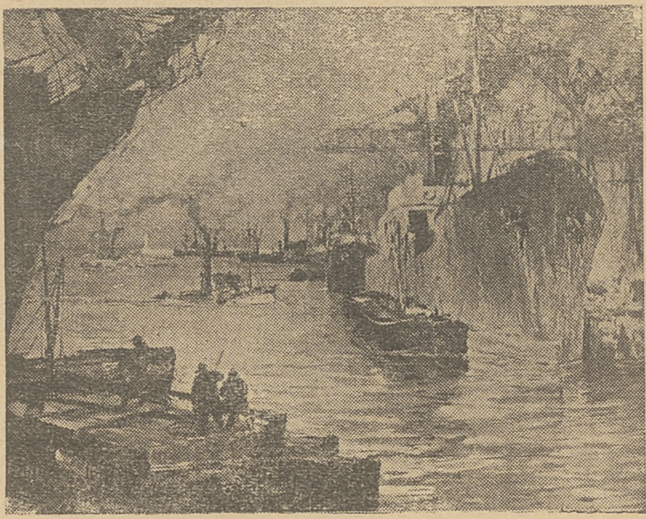
W lecie b. r. możemy oglądać w Sopocie dwie wystawy. Jedna z nich — „Morze w malarstwie epok minionych“ pokazuje, jak piękno morza odczuwano dawniej, czego przykładem jest reprodukowany obok obraz Francuza VERNETA (1712—1789). Romantyczny żaglowiec w złocistej atmosferze na tle romantycznego brzegu. Niech mu towarzyszy wiersz o nastroju podobnym, napisany przez przedwcześnie zmarłego przed dwudziestu laty młodego poetę.

Druga wystawa „Współczesne polskie malarstwo marynistyczne“ w Klubie Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej pokazuje nam, jak malarz szuka rzeczywistości. Szuka jej w przeszłości F. SZWOCH, odtwarzający obraz bitwy morskiej ze Szwedami pod Puckiem w roku 1627, szuka jej J. MOKWA zachwycony ruchem i barwnością portu, szuka jej DZIERZENCKI widzący piękno w walce łodzi rybackiej ze sztormawą falą.

Ten sam stosunek do rzeczywistości cechuje wiersz współczesnej poetki, przejętej podziwem dla rozpędu i rozmachu życia.







OSTATNIA PODRÓŻ
(fragment)

Kocham wiatrów spętanych tytaniczne gniewy,
Szum burzy, co wśród nocy budzi i przeraża,
Pianą fal na wybrzeżach, tęskne krzyki mewy,
Bo rozbudzają śpiącą dziś — duszę korsarza.
I myśl ma, w cudnych marzeń biegnąc przeszłe wieki, —
Błąka się w mglistej toni wspomnienia, aż nagle
Przed oczyma horyzont rozbłyśnie daleki,
Nad głową złote gwiazdy i srebrzyste żagle...
Stoję dumny, samotny na dziobie mej nawy,
Wsłuchany w długich wiosel rytmiczne chlupoty,
Poza mną jak wspomnienie gaśnie zachód krwawy,
Przede mną toń burzliwa, a we mnie tęsknoty.
O duszo moja! harda, dzika i zuchwała!
Snać ród od albatrosa wiedziesz — ptaka burzy, —
Śni ci się groźna walka, bogactwo i chwała,
Kochasz morskie bezmiary i tajnie podróży.

ZDZISŁAW DYTEL



GDYNIA

Dudniły ciężko po pustym wybrzeżu
fale zielone zwarte.
Na diunach wyrosłe
kaszubskie checze otulały sosny.
W słońcu — więcierze.

Aż nagle —
z torfów
pastwisk dzikich
poczęły biec po Wiku
nawoływania
okrzyki.

W nadmorską ciszę
uderzył oskardem
wielki budowniczy.

Twardo
ostro
wdarły się wodorosty
przecięły pienne pola
żelbetonowe
mola kamienne.
Ponad stuokie bloki białe
— powychylały głowy
żelazne krany
dźwigi portowe.

Stalowo lśniące okręty
ładowane rudą
węglem
syreny ryczą we mgle
terkoczą kutry
huczą dragi.

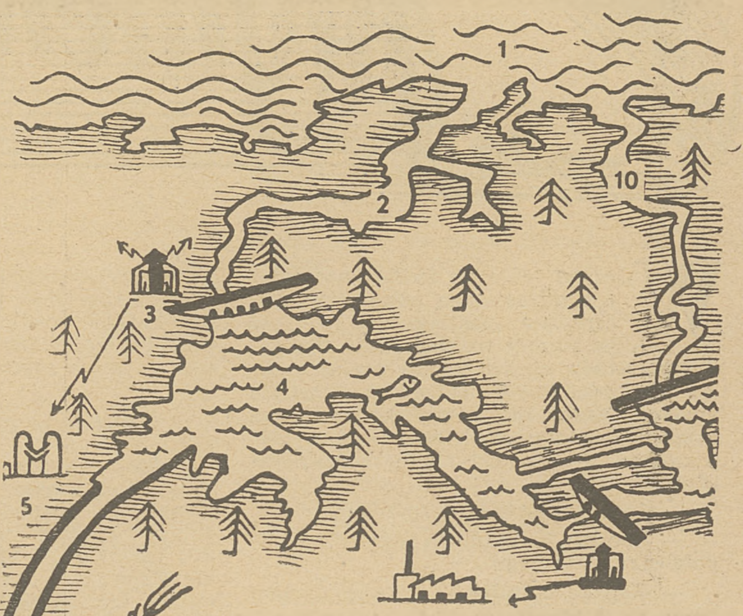
Jutro
już nie będzie
białych
wysmukłych
żagli...

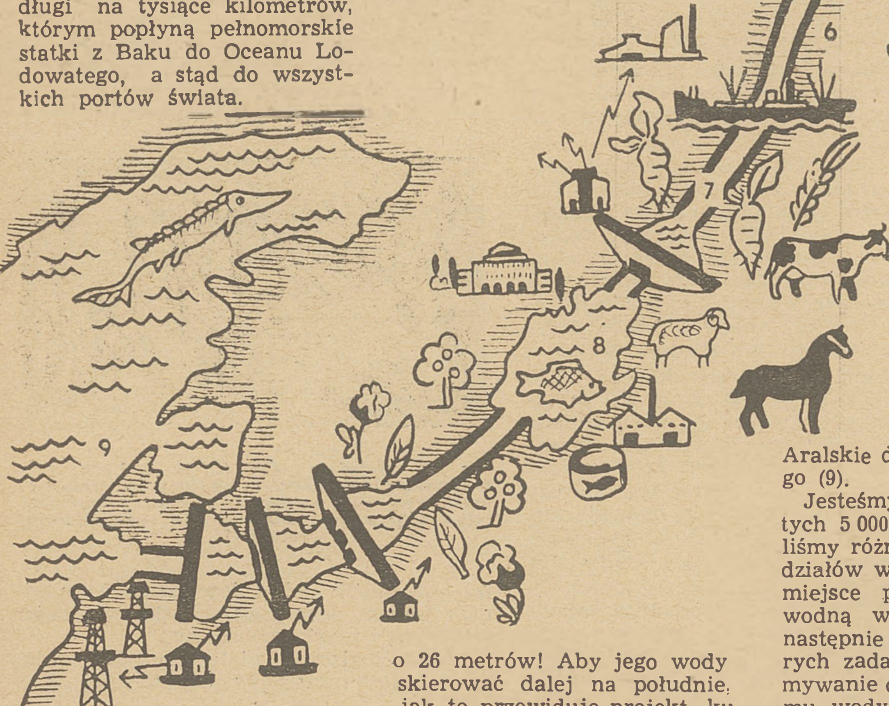
WANDA KARCZEWSKA

STATKIEM POPRZEZ PUSTYNIE

Coraz śmielsze i bardziej gigantyczne stają się zamierzenia radzieckich uczonych i konstruktorów. Budowa śródlądowych kanałów żeglugowych, łączących odległe o tysiące kilometrów morza i rzeki, a dostępnych dla dużych statków; użyźnianie suchych piasków pustynnych i wykorzystywanie ich dla celów rolniczych oraz hodowlanych, osuszanie olbrzymich połaci wiecznych błot, zmiany kierunków biegu rzek, zmiany klimatu olbrzymich połaci krajów — oto projekty, które się w Związku Radzieckim urzeczywistniało i urzeczywistnia.

Oto ostatnio wiele mówi się w Związku Radzieckim o gigantycznym projekcie inżyniera M. Dawidowa, który twierdzi, że przez odwrócenie biegu rzeki Ob i skierowaniu jej do Morza Kaspijskiego uzyska się nie tylko zmianę klimatu pustyni Kara i Kizył-Kum oraz Bet-Pak-Dala, zwanej też „Głodnym Stepem", co pozwoli na wykorzystanie tych obszarów dla celów rolniczo-hodowlanych, ale przede wszystkim, powstanie kanał wodny, długi na tysiące kilometrów, którym popłyną pełnomorskie statki z Baku do Oceanu Lodowatego, a stąd do wszystkich portów świata.





Przyjrzyjmy się bliżej temu niezwykle śmiałemu projektowi. Weźcie, mili Czytelnicy, mapę Związku Radzieckiego do ręki. Spójrzcie na północ. U ujścia rzeki Ob do Oceanu Lodowatego leży Morze Karskie (1). Tu znajduje się początek tej długiej na pięć tysięcy kilometrów drogi wodnej. Biegnie ona dalej rzeką Ob (2) aż do miejscowości Biełogorewskoje (3), leżącej około 300 kilometrów poniżej ujścia Irtysza do Obu. Powstanie tu potężna tama, która spiętrzy wody rzeki tak, że skierują się one korytem Irtysza na południe. Tu też powstanie najsilniejsza w świecie elektrownia wodna, kilkakrotnie przewyższająca mocą słynny Dnieproges.

Przy tamie powstanie olbrzymi zbiornik wodny o pojemności 4 460 kilometrów sześciennych wody (4). Zajmie on obszar 250 tysięcy kilometrów kwadratowych, co się równa 3/4 powierzchni Morza Kaspijskiego, więcej niż liczy powierzchnia niektórych państw europejskich i niewiele mniej od powierzchni naszego kraju. Wody tego nowego morza, które autor projektu nazywa Syberyjskim, zaleją bagniste, słabo zalesione, nie nadające się do uprawy roli, ani do hodowli bydła, obszary syberyjskiej tajgi.

Na południu — brzegi jeziora dojdą do miasta Kurhan leżącego nad rzeką Tobol (5), a spiętrzone masy wód skierują się korytem Tobołu dalej na południe, ku granicy dwóch działów wodnych — Syberyjskiego i Aralo-Kaspijskiego, do miejsca, gdzie leży Brama Turgajska (6).

Tu czeka budowniczych kanału nie lada trudność do pokonania. Oto Brama Turgajska jest wyższa od przewidywanego poziomu nowego morza o 26 metrów! Aby jego wody skierować dalej na południe, jak to przewiduje projekt, ku Morzu Aralskiemu, trzeba tę olbrzymią masę ziemi usunąć z drogi kanału. Ponieważ posiadane obecnie maszyny nie byłyby w stanie dokonać pracy tak szybko, jak tego wymaga autor projektu, przewiduje się przebicie kanału przez serię potężnych detonacji.

Po pokonaniu Bramy Turgajskiej, wody spłyną korytem rzeki Turgaj (7), poprzez jezioro Czelkar-Tengiz do Morza Aralskiego (8). Warto tu dodać, że przed powstaniem Bramy Turgajskiej, wywołanym ruchami tektonicznymi ziemi, tędy właśnie biegły koryta Irtysza i Obu, które toczyły wówczas swe wody do Morza Kaspijskiego.

Spójrzmy znowu na mapę. Na wschodnim wybrzeżu Morza Kaspijskiego leży port Krasnowodsk. Na południe od niego, wśród piasków Kara-Kumu, dochodzących aż tutaj, zaznaczono przerywaną linią koryto rzeki Uzboj, ginącej w tych piaskach. Tym właśnie korytem popłynie dalej woda Obu i Irtysza, poprzez Morze Aralskie do Morza Kaspijskiego (9).

Jesteśmy u celu. Poprzez tych 5 000 kilometrów widzieliśmy różne krajobrazy dwóch działów wodnych. Wybraliśmy miejsce pod potężną zaporę wodną w Biełogorewskoje, a następnie pod cztery inne, których zadaniem będzie utrzymywanie odpowiedniego poziomu wody na poszczególnych odcinkach kanału.

Lecz nie koniec na tym. Inżynier Dawidow stwierdził, że wody Obu i Irtysza nie wystarczy dla potrzeb kanału. Uzupełnienia zapasów przyszłego Morza Syberyjskiego, trzeba dokonać przez połączenie go z najbogatszą w wodę rzeką Syberii — Jenisjejem (10).

Piękny projekt — powiecie zapewne, lecz jakie korzyści przyniesie on Związkowi Radzieckiemu? Czy opłaci się go wykonać?

Zasadniczą korzyścią z punktu widzenia żeglugowego — będzie połączenie Morza Kaspijskiego ze wszystkimi morzami świata. Ropa naftowa Baku, bawełna, owoce i inne płody rolnicze i przemysłowe tego okręgu, będą mogły płynąć bezpośrednio do portów przeznaczenia na statkach morskich, bez potrzeby kilkakrotnego ich przeładowywania. Olbrzymia ta droga wodna połączy też Środkowy i Północny Ural z Zagłębiem Kuźnieckim i Bajkałem, połączy je z ujściami Obu i Jenisjeja, a także z Kazachstanem i Azją Środkową, stwarzając doskonałe możliwości rozprowadzania towarów na tych terenach.

A inne korzyści?

Pustynne obszary Kara i Kizył-Kumu oraz „Głodnego Stepu" staną się żyznymi, bogatymi krainami. Rozwinie się tu rolnictwo, gospodarka handlowa i rybołówstwo, przybędzie ludzi, rozwinie się przemysł.

Pozostaje ostatnie pytanie. Jak długo potrwa budowa tego olbrzyma i czy można ją istniejącymi środkami zrealizować?

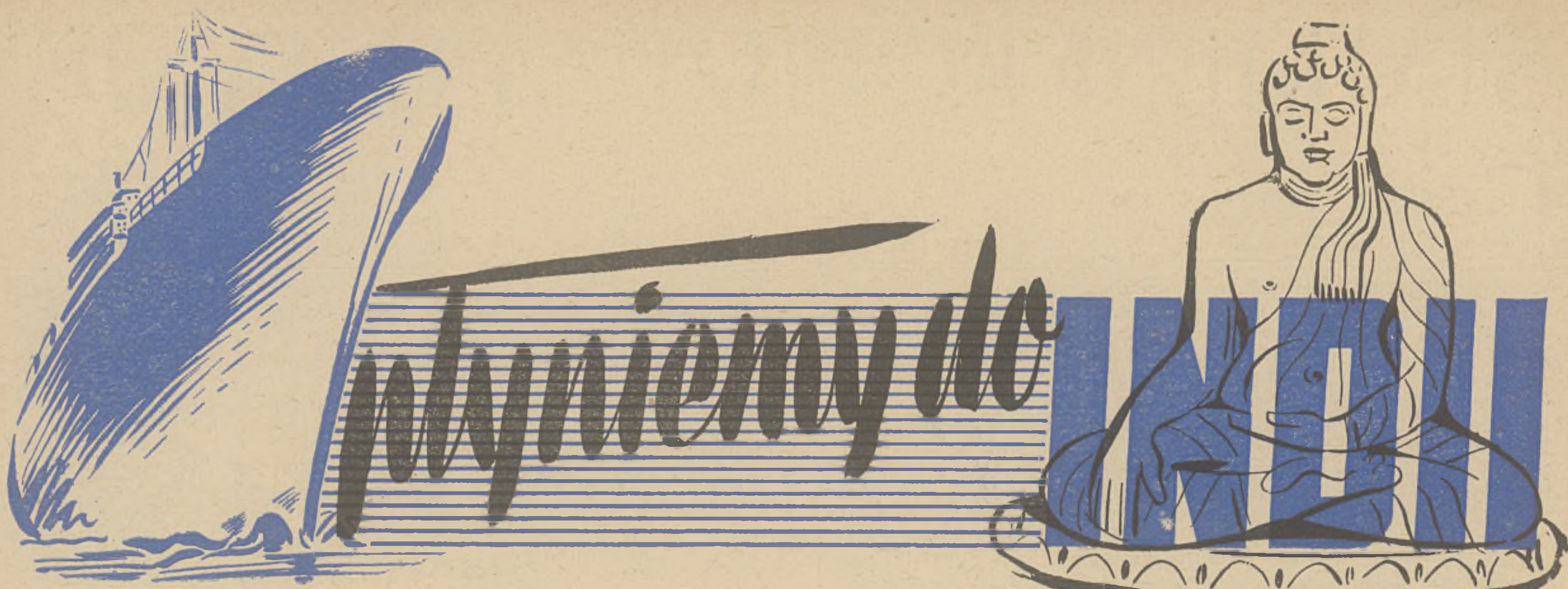
— „Tak. Posiadanymi przez nas środkami możemy zrealizować projekt w ciągu 15—20 lat. Jeśli zaś wynajdziemy w niedalekiej przyszłości nowe maszyny, jakich dziś jeszcze nie znamy, przyśpieszą one budowę jeszcze o kilka lat" — pisze w omówieniu inżynier Dawidow.

Kwitnące sady, pełne bydła stepy, olbrzymie pola zboża, bawełny czy tytoniu, piękne nowoczesne miasta, doskonale zagospodarowane i urządzone wsie — oto obraz, jaki zobaczą w niedalekiej przyszłości płynący kanałem podróżnicy.

Kraj zwycięskiego socjalizmu potrafi zrealizować i ten wielki, piękny projekt, jak konsekwentnie i systematycznie realizował wszystkie dotychczasowe plany rozbudowy gospodarczej.

Ogromne, niesłychane zadania, które wytyczają sobie narody radzieckie i które z takim powodzeniem wprowadzają w życie — wymownie mówią o przyszłości kraju Rad, o lepszym Jutrze całej ludzkości.

ST. WOLIŃSKI



Popłyniemy do Indii

Wezwał mnie do siebie „naczelny" i z zafrasowaną miną podał egzemplarz „Sailing List" — jest to zwykły rozkład jazdy dla naszych statków obsługujących regularne linie okrętowe. Obejrzałem go na wszystkie strony a wzrok mój zatrzymał się na zakreślonej czerwonym kółkiem cyfrze „14" i napisie „Gdańsk/Gdynia — India/Pakistan".

— Co z tym zrobić? — spytałem.

— Napisać — brzmiała lakoniczna odpowiedź „naczelnego".

— Napisać o Indiach? Przecież ja tam nigdy nie byłem?

— Był tam „Generał Walter"... — już całkiem chłodno wyjaśnił naczelny i wskazał mi jakąś datę w kalendarzu. Kiwnąłem głową i poszedłem kombinować, skąd i jak zdobyć materiały o Indiach.

Najlepiej byłoby oczywiście popłynąć na „Gen. Walterze". Byłoby materiału nie mało. Ale... Przypomniałem sobie, że przed kilkoma dniami piękny ten statek wrócił właśnie z Indii. Trzeba więc tylko udać się na pokład... Chwileczkę...

— Ależ tak! Naturalnie! Edzio jest przecież na „Walterze"! Zatem w drogę. Statek jest w tej chwili na stoczni a Edzio, przysięgły okrętowy mechanik na pewno nie rusza się ze swej „łajby" ani na krok!

Po godzinie ściskałem już edziową prawicę, wyłuszczając po drodze o co chodzi. Za całą odpowiedź usłyszałem ciche mruknięcie, któremu towarzyszyło kiwnięcie głową i wylądowałem wraz z Edziem w messie.

POBIEGŁY WSPOMNIENIA MARYNARZA

— Indie. Dla mnie to egzotyka, to po prostu tajemnicze Nieznane — myślałem sobie w drodze poprzez Bałtyk — zaczął swą opowieść Edzio. Śniły mi się hinduskie porty, monumentalne budowle, wąskie uliczki, oblane potokami oślepiającego światła, polowania na słonie i tygrysy. Stawały mi przed oczyma ruchliwe tłumy mieszkańców, palmowe gaje i dżungla, sztuczki słynnych yogów i „święte krowy" na ulicach miast, gromadki rozkrzyczanej dziatwy hinduskiej, szeroki Ganges i zapamiętane z fotografii widoczki świętego Benares.

— Te wszystkie „widzenia" przeplatała twarda, odpowiedzialna służba. Spójrz na mapę. Szliśmy tą trasą: Gdynia — Antwerpia — Kanał La Manche — (tu nas złapała słynna mgła i musieliśmy stopować), później porty Ameryki Południowej: Santos, Montevideo i Buenos Aires, a następnie skok przez Atlantyk wokół Przylądka Dobrej Nadziei. Ocean Indyjski powitał nas oczywiście burzą.

Wyładowywaliśmy po drodze towary, zabieraliśmy inne, porty ginęły za rufą. Oczekiwałem Indii z utęsknieniem, gdyż chciałem sprawdzić, wiele rzeczywistości było w moich snach.

INDIE — KRAJ I LUDZIE

—Spójrz jeszcze na mapę. Półwysep Indyjski największy w Azji, rozciąga się od Himalajów niemal aż po równik (południowy kraniec Archipelagu Malediwów leży zaledwie 1⁰—1,5⁰ na północ od równika). Zajmuje on powierzchnię niemal 3,5 miliona km², to jest prawie 1/3 obszaru Europy. Leżący na nim kraj zwany dawniej Indiami, dziś składa się z Indii i Pakistanu.

— Czy możesz mi Edku powiedzieć — przerwałem ten geograficzny wykład — ile ludzi mieszka w Indiach. Pewnie kilkaset milionów?

— Tak. Żyje tu 300 milionów ludzi należących do różnych szczepów i plemion. Jest to wynik zmieszania się starej ludności kraju — Drawidów i Kolarjów — z napływającymi w ciągu wieków przybyszami aryjskimi czy mongolskimi. O wielkim rozbiciu ludności mówi najlepiej liczba 150 używanych do dziś języków, nie licząc oczywiście narzeczy, których też jest wiele.

Ogromna większość mieszkańców Indii to bramini, których jest około 200 milionów. Na drugim miejscu idą mahometanie — około 70 milionów — oraz inne wyznania, jak buddyści, protestanci itp. Teraz jeszcze kilka słów o kulturze tego starego kraju. Słynie on z pięknych budowli, bogatej literatury i poezji.

Od najdawniejszych czasów Indie słynęły w Europie jako kraj niezwykłości, olbrzymich bogactw i niezbadanych tajemnic. Były powodem wielu podróży morskich i lądowych, służyły za temat powieściopisarzom i poetom, a bogactwa pociągały chciwych łatwego, szybkiego i dużego zysku kupców europejskich i arabskich.

— Słuchaj Edzio — przerwałem — wiele prawdy jest w tych opowiadaniach o bogactwie Indii?

— Opowiadania te, to prawda. Pszenica, jęczmień, kukurydza, ryż, proso, trzcina cukrowa, bawełna, herbata, tytoń, indygo, korzenie, opium, złoto, diamenty, miedź i żelazo — oto, co Indie posiadają z bogactw naturalnych. Dodaj do tego przepiękne wyroby z brązu i żelaza, wspaniałe dywany i kaszmirskie szale, a przekonasz się, że Indie są rzeczywiście bardzo bogatym krajem.

PIERWSZY RZUT OKA

— Gdzie ty się tego wszystkiego dowiedziałeś? W Indiach?

— Nie. W czasie rejsu przez Atlantyk i Ocean Indyjski studiowałem w naszej bibliotece wszystkie książki i czasopisma w których mogłem znaleźć coś o Indiach.

— Pierwsze zetknięcie się nasze z tym krajem i jego życiem nastąpiło w niewielkim porcie Vizagapatam, odległym o około 700 kilometrów od celu naszej podróży. W tym niewielkim, ale głębokim porcie wyładowaliśmy część zboża, aby zmniejszyć zanurzenie „Gen. Waltera" przed wejściem do Kalkuty.

Już w Vizagapatam zetknęliśmy się z indyjską rzeczywistością. Gdy otwarliśmy luki, na pokład weszli robotnicy portowi. Chudzi, zgarbieni, ponurzy. Brali wolno wory ze zbożem, lokowali je sobie na głowie i kołysząc się pod ciężarem, schodzili ostrożnie na ląd. Wśród nich widziałem po raz pierwszy kobiety, pracujące na równi z mężczyznami, lecz niestety, niżej od nich opłacane. Z tymi robotnikami rodzaju żeńskiego spotkaliśmy się



Oto jak wyglądają stosunki w Indiach wg. francuskiej karykatury: wygłodzone szkielety ludzkie są dla Anglików niczym więcej jak tylko ciekawym motywem do pamiątkowej fotografii.

też w Kalkucie, gdzie dowiedziałem się od nich jeszcze więcej ciekawych lecz jakże smutnych i przykrych rzeczy.

— Dochodzimy zdaje się Edziu do spraw, które mnie najwięcej interesują:

DO SYTUACJI W INDIACH.

— Widzisz, aby dojść sedna dzisiejszego stanu rzeczy na Półwyspie Indyjskim trzeba na chwileczkę cofnąć się do jego przeszłości.

— Zapytałem w Vizagapatam jednego z robotników o tę przeszłość. Odpowiedział mi tak:

— Najpierw byli tu Kolarjowie i Drawidzi. Gdy sława ich krajów rozniosła się wokoło, przyszedł tu Aleksander Wielki a za nim Turcy, Persowie, Arabowie. Z północy przyszli do nas Mongołowie i założyli tu państwo „Wielkiego Mongoła". Po nich rządziliśmy się sami. Lecz dotarli tu Europejczycy, którzy stopniowo zagarnęli nasz kraj. Ich potomkowie do dziś dnia tu żyją, a ziomkowie rządzą. Oto świadectwo dobrodziejstw, jakie nam tu przynieśli biali kapitaliści: miseczka jarzyn jako całodzienne pożywienie, łachman zamiast ubra-

nia, ciężkie wory w ciągu 15 godzin i nocleg byle gdzie. Ale nasze słońce też kiedyś wzejdzie, a imperialiści przestaną nami rządzić.

— Wiesz, zastanowiły mnie głęboko te słowa. Ten prosty Hindus, patrzący podejrzliwie dokoła, nie powiedział przecież wszystkiego. Za to ja miałem możność tę resztę zobaczyć w Kalkucie i okolicy.

RZECZYWISTOŚĆ...

— Pierwszym przykrym wrażeniem z Kalkuty było moje zetknięcie się z prawdziwymi pariasami tego wielkiego kraju. Trzeba ci wiedzieć, że w Indiach żyje ich około 50 milionów. Nie należą do żadnej kasty religijnej i jako tacy, są wyklęci z normalnego życia. Bramini uważają na przykład, że samo tylko stanięcie w cieniu pariasa jest ciężkim grzechem. Możesz sobie więc wyobrazić jak ci nieszczęśliwi się czują. Toteż przemykają się ukradkiem jak najmniej ruchliwymi ulicami, żyjąc z żebraniny i oczywiście ginąc masowo z głodu.

— Oficjalnie w Indiach istnieją od 15 sierpnia 1947 roku dwa niezależne państwa: muzułmański Pakistan i hinduistyczne Indie.

— Tak mój drogi, ale tylko oficjalnie. Bo faktycznie nadal rządzą wszystkim Anglicy. Stworzenie tych dwu państw też tylko im było potrzebne. Pamiętasz zapewne co pisały gazety o wędrówkach tysięcy ludzi z kraju do kraju powstałych właśnie skutkiem stworzenia tych dwu państw religijnych.

Rozmawiałem z kobietą-tragarzem na statku.. Pochodzi z Karachi, a tu znalazła się skutkiem tej właśnie wędrówki. W jednej z prawdziwych bitew z muzułmanami straciła ona dwoje małych dzieci, i cały swój skromny dobytek. Przez te walki Anglicy uzyskują nowe „dowody", że są w Indiach „niby" potrzebni, że bez nich nie będzie tu porządku i spokoju. Toteż stworzyli tylko dla nich korzystny i tylko im potrzebny projekt, który powstał w myśl starej zasady „Dziel i rządź". Podzielili aby nadal rządzić.

— W Kalkucie żyje około półtora miliona ludzi, wielki port tętni życiem, czynnych jest wiele zakładów przemysłowych. Olbrzymia większość mieszkańców to robotnicy. Dola ich jest ciężka. Nie ma tu bowiem ochrony pracy, nie ma opieki nad robotnikami i ich rodzinami. Głód i choroby to ich starzy znajomi. Toteż nie dziw się jeśli ci powiem, że dziesiątki tysięcy tych biednych ludzi giną z głodu podobnie jak pariasi.

— Czy Hindusi nie próbowali uniezależnić się nie tylko od Anglików, ale i od hinduskich możnowładców? Przecież mieszkańcy Birmy, Indonezji, Vietnamu walczą z przemocą imperialistów, lud chiński odnosi tak piękne sukcesy w swej walce o wolność i niezależność! Czy w Indiach nie ma ruchów wolnościowych?

CZY HINDUSI NIE WALCZĄ O PRZEPROWADZENIE REFORM SPOŁECZNYCH?

— Owszem, próbowali. Lecz Anglicy zawsze potrafili walki te skierować na inny tor. Maharadżowie, książęta i inni bogacze hinduscy, to przecież ich oddani przyjaciele, jakże więc mogli Anglicy dopuścić lud do głosu. Aby panować nad sytuacją, od wieków podsycali antagonizmy religijne i podział na kasty, odwieczny powód do walk wewnętrznych, powód słabości ludu Indii.

— Powiem ci więcej. Po stworzeniu tych dwu wielkich państw, obiecano przeprowadzenie reformy rolnej i nacjonalizację szeroko rozbudowanego przemysłu, ośmiogodzinny dzień pracy i wprowadzenie płac minimalnych. Były to jednak tylko obietnice, nic z tego nie zrealizowano. W dodatku coraz okrutniej tłumi się teraz wszelkie wystąpienia wolnościowe i strajki, prześladuje się postępowe organizacje. Lecz wierz mi, lud Indii budzi się z letargu.

— Słuchaj Edziu, zagadaliśmy się o Indiach, a nie opowiedziałeś mi jak ci się podobała Kalkuta.

KALKUTA.

— Wspomniałem Ci już trochę o niej. Opiszę ci najpierw port, a później miasto. Port jest bardzo rozległy. Powstał on na rzece Hugli, jednym z ramion delty Gangesu. Przeważnie zatłoczony jest on statkami przybyłymi tu po ryż, herbatę czy inne towary. Ciekawe jest, że Indie importują duże ilości zboża, mimo to, iż mają wiele doskonałej, żyznej ziemi.

Miasto łączy się z portem i trzeba przejść tylko kilka uliczek, by się znaleźć w śródmieściu. W czasie wędrówki spotyka się tu wiele mniejszych i większych placyków, zapchanych straganami z jarzynami, podstawowym pożywieniem Hindusów, gotowanym ryżem i smażoną rybą. Przekupnie siedzą na matach i wrzaskliwie iście wschodnim sposobem reklamują swój towar. Gdzieniegdzie widać też zagraniczne towary, najczęściej amerykańskie wypierające tu coraz bardziej wyroby brytyjskie. Co chcesz mój drogi u Anglosasów miłość miłością, a interes przede wszystkim.

Ulicami przechadzają się majestatycznie święte krowy, którym wszyscy ustępują z drogi. Położyła się jedna z nich na torze tramwajowym i czekaliśmy chyba z pół godziny nim zdecydowała się ustąpić.

— Gdzieniegdzie, szczególnie pod murami widzi się siedzących nieruchomo w najróżniejszych pozach ascetów, zarośniętych i niemożliwie brudnych, wokół których zbiera się zazwyczaj tłum gapiów patrzących na tych ludzi z zainteresowaniem i czcią dla ich poświęcenia.

LUD INDII SIĘ BUDZI...

— Pewnego dnia wybraliśmy się grupą na miasto z myślą przyjrzenia się umiejętnościom fakirów hinduskich. Znaleźliśmy nawet jednego z tych mędrców, lecz nim doszliśmy z nim do porozumienia, aby nam coś pokazał, zdarzyło się coś bardzo interesującego dla nas, za to całkiem powszedniego w tym mieście. Oto byliśmy świadkami wielkiej manifestacji na rzecz niezależności Indii i światowego pokoju. Kilkudziesięciotysięczna rzesza manifestowała na ulicach, przerywając i paraliżując ruch pojazdów i życie ulic, którymi przeciągała.

W tłumie mogłeś zobaczyć różnych ludzi. Robotników i studentów, chłopów i nauczycieli, kolejarzy i rybaków, kulisów i urzędników. To są właśnie te budzące się Indie.

Manifestanci nieśli transparenty z napisami „Precz z anglo-amerykańskim imperializmem. Żądamy postępowego rządu ludowego! Indie! — Gdzie twoja wolność? Żądamy więcej chleba!"

— Bogaczy nie było widać. Byli zapewne zajęci obliczaniem kurczących się zysków swych przedsiębiorstw.

— Podobne manifestacje i strajki zdarzają się w Indiach coraz częściej. Wspomnę ci tylko o potężnym strajku w Madrasie, gdzie w masowych manifestacjach wzięło udział około 30 milionów ludzi! W Kalkucie strajkowali wszyscy urzędnicy państwowi, za co ogromną większość pozbawiono pracy. Do takich wystąpień dochodzi też w Bombaju, Karachi i innych portach i miastach Indii.

— Szczególną rolę odgrywają tu studenci, uświadamiając z wielkim poświęceniem najszersze rzesze współziomków. Toteż ponad sztucznymi granicami państwowymi, granicami plemiennymi i religijnymi zaczyna się w Indiach tworzyć nowy, wspólny front szczerego, postępowego patriotyzmu, front obrony interesów szerokich mas. Lud Indii nieustannie zbliża się do dnia, w którym powstanie i w walce orężnej podobnie jak lud chiński, stworzy nowe postępowe zjednoczone Indie.

Edek zamilkł na chwilę. Przeżywał to, co widział w Indiach. Po chwili powiedział: „Widziałem Indie, kraj przeciwieństw, kraj bogactwa, krzywdzicieli i nędzy krzywdzonych. Jaki jestem dumny z tego, że odbyłem drogę do Indii nie jako kolonizator, nie jako ten który chce ten kraj wykorzystać — ale jako obywatel kraju, który nie uznaje ucisku, który dąży do sprawiedliwości społecznej — której obecnie Indie są jaskrawym zaprzeczeniem.

Polska Ludowa uruchomiła stałą linię do Indii — aby handlować — a nie grabić, aby pomagać — a nie krzywdzić. Możemy śmiało patrzeć w oczy walczącym o swą wolność Hindusom — gdyż w walce tej znajdą w nas zawsze sprzymierzeńców.

Wszelkie poczynania patriotów hinduskich zmierzające do odzyskania wolności, wszelkie protesty, manifestacje i obchody wolnościowe — spotykają się z brutalną akcją brytyjskiej policji.



POWIEŚCI MORSKIE



Czy chcecie wypłynąć na Morze Śródziemne na kruchym statku starożytnych Fenicjan, czy też pociąga Was bardziej szalona wyprawa na śmigłej łodzi Wikingów przez chłodne nurty Bałtyku, lub wolelibyście towarzyszyć korsarzom w poszukiwaniu zakopanych skarbów na tajemniczej wyspie?

— A może nie odstraszy Was ciężka harówka na rybackim żaglowcu, krążącym w poszukiwaniu dorszy u wybrzeży Nowej Funlandii czy gdzieś koło Lofotów, lub chcecie przeżyć grozę ataku torpedowego na konwój nieruchawych frachtowców?

— A czy nie zainteresują Was przeżycia i czyny bohaterskiej załogi radzieckiego zbiornikowca, który zajął pierwsze miejsce we współzawodnictwie pracy...

...Mógłbym wysuwać jeszcze wiele takich propozycji, pachnących słonym, zresztą wiatrem morskim, rozkołysanych na bezmiarach oceanów, kryjących w sobie szum fali, łopot żagli i ciche skrzypienie wiązań drewnianego statku lub grzmot salwy i wybuchy torped.

Nie są to propozycje gołosłowne. Wystarczy ruch ręki w kierunku półki z książkami i możecie natychmiast przenieść się wyobraźnią w świat wybranej morskiej przygody.

Ukazało się bowiem po wojnie już kilkadziesiąt tomów morskich powieści, opowiadań, nowel i wspomnień, o szerokiej rozpiętości tematów, nie licząc w tym książek naukowych i popularno-naukowych.

Jest w czym wybierać. Aby sobie wybór ułatwić — ułożymy dotychczasowy dorobek księgarski według tematyki, nie wdając się w krytykę i ocenę literacką poszczególnych dzieł.

ŻEGLUGA NAJDAWNIEJSZA

W odległe czasy historii świata, przenosi nas powieść „STATEK FENICKI" W. Jana, omówiona w recenzji w poprzednim numerze „Młodego Żeglarza". Inna powieść historyczna, 3-tomowa „SAGA O JARLU BRONISZU" W. J. Grabskiego opowiada o czasach nieporównanie późniejszych, będących jednak początkiem dziejów polskich i graniczących z bajeczną starożytnością naszej historii. Znajdujemy w niej sporo wiadomości o Wikingach i żeglarzach słowiańskich w dobie Bolesława Chrobrego oraz legendarnej bitwie morskiej przy wyspie Svolden.

WIELKIE ODKRYCIA

Okres narodzin żeglugi nowożytnej, okres wielkich podróży odkrywczych nie znalazł jeszcze należytego odbicia w książkach świeżo wydawanych. Z tym tematem wiąże się jedynie powieść dla młodzieży Wandy Wasilewskiej „KRYSZTAŁOWA KULA KRZYSZTOFA KOLUMBA", omawiana również w poprzednim numerze naszego pisma.

WŚRÓD KORSARZY

Gdy wszystkie morza świata stały już otworem dla coraz doskonalszych i coraz lepiej wyposażonych statków — rozpoczął się okres podbojów kolonialnych, wojen o podział nowych bogactw, czasy niewolnictwa i nade wszystko korsarstwa. W krąg tych wydarzeń, stanowiących jedną z czarniejszych kart dziejów ludzkości — wprowadza nas kilka książek o korsarzach XVII i XVIII wieku: „ZŁOTO Z PORTO BELLO" Howden Smitha, „WYSPA SKARBÓW" Stevensona, związane z sobą wspólną fabułą, choć pisane przez różnych autorów oraz „KAPITAN BLOOD" Sabatiniego. Do tejże epoki należy znana Wam zapewne opowieść o samotnym rozbitku „ROBINSONIE CRUSOE" Defoe'go.

POLSKA NA MORZU

Próbą splecenia wątku korsarskiego z dziejami polskiej floty bałtyckiej Zygmunta III Wazy, jest opowieść „KULAWY BOSMAN" Rychlińskiego, w której występuje Smętek — diabeł nadmorski uwieczniony przez Żeromskiego w „WIETRZE OD MORZA" wspaniałej opowieści o przeszłości naszego wybrzeża. Fragment tej przeszłości, poczynania morskie Władysława IV, stały się treścią poematu S. Fleszarowej pt. „SEN O MORSKIEJ POTĘDZE".

EPOKA NELSONA

Z kolei przeniesiemy się w koniec XVIII wieku, w epokę wielkich trójpokładowych okrętów z piramidą białych żagli, piętrzącą się nad pokładem. Są to czasy Wielkiej Rewolucji, zmagań francusko-angielskich, Napoleona i Nelsona. Do odbycia tej podróży w czasie pomogą nam trzy książki: „KORSARZ" Conrada i „Z PODNIESIONĄ BANDERĄ" Forestera, wskrzeszające postacie ówczesnych marynarzy, związane wspólnym tematem blokady floty angielskiej wokół wybrzeży rewolucyjnej Francji oraz „CZARNA FELUKA" — awanturnicza powieść Rychlińskiego.

ŻEGLUGA XIX WIEKU

W świat przygód morskich z ubiegłego wieku wprowadził zapewne każdego z nas „PIĘTNASTOLETNI KAPITAN" — Verne'go, której to książce sekunduje inna popularna powieść dla młodzieży „PRZYGODY DZIELNEGO MARYNARZA" Kingstona. A któż z nas nie rozczytywał się w londonowskich opowieściach o żegludze na szkunerach po morzach południowych lub z łowcami fok po oceanie Spokojnym, w których autor utrwalił swoje młodzieńcze przeżycia, kiedy to jako marynarz pływał na takich statkach. Z powieści morskich Londona ukazały się wznowienia: „WILKA MORSKIEGO", „OPOWIEŚCI MÓRZ POŁUDNIOWYCH", „SYNA SŁOŃCA", „PRZYGODY W ZATOCE SAN FRANCISCO". Zbliżona w ujęciu do powieści londonowskich jest „KOLEBKA NA GŁĘBINIE" J. Lowell, opowiadająca o wychowanej na żaglowcach córce kapitana. Wielki talent pisarski Conrada pozwala nam w książce pt. „TAJFUN" przeżyć na kruchym parowcu potęgę huraganowej nawałnicy.

WŚRÓD RYBAKÓW I WIELORYBNIKÓW

Trzy książki dają nam poznać trud pracy morskiej w warunkach techniki ubiegłego wieku.

H. Melville opowiada w „BESTII MORSKIEJ" o wyprawach na wieloryby przed 100 laty. „KAPITANOWIE ZUCHY" Kiplinga są epopeją rybaków północno-amerykańskich, łowiących dorsze na mieliźnie Nowofunlandzkiej, na północnym Atlantyku, żeglujących na śmigłych szkunerach, może znanych niektórym czytelnikom z filmu „Bohaterowie morza". Wreszcie powieść „OSTATNI WIKINGOWIE" Bojera, przenosi nas w świat rybaków norweskich w okolice Wysp Lofockich.

ŻYCIE MORSKIE WSPÓŁCZESNE

Z codziennym życiem na morzu i wybrzeżu zapoznaje nas Saliński w „OPOWIEŚCIACH MORSKICH", Zydler w zbiorze opowiadań „MORZE WOŁA", Kawczyński w powieści o Gdyni „DANNEMORA" i Rydzewska w kaszubskiej opowieści „AKWAMARYNA".

Bardziej odległą i egzotyczną tematykę znajdziemy w „KOMENDANCIE PTASIEJ WYSPY" Dikowskiego oraz „BIAŁEJ FOCE" Centkiewicza, które to książki przenoszą nas na morza północy. W bardziej ciepłe okolice możemy pożeglować w towarzystwie „LUDZI SPOD ŻAGLI" W. Karczewskiej. Wreszcie sensacyjne przygody znaleźć można w powieści „CYKLON" Zakrzewskiego.

MINIONA WOJNA NA MORZU

Nic dziwnego, że ostatnia wojna znalazła żywy oddźwięk w naszej literaturze marynistycznej, przecież polskie okręty i statki brały czynny udział w sześcioletnich zmaganiach.

O wyczynach okrętów i ich załóg opowiada J. Pertek w „WIELKICH DNIACH MAŁEJ FLOTY" i „POD POLSKĄ BANDERĄ WOJENNĄ" oraz S. Strumph-Wojtkiewicz w niewielkiej książeczce „NA ATLANTYKU".

Bezpośrednie przeżycia uczestników tych walk, odzwierciadlają książki „WIERNY OKRĘT" kpt. J. Bartosika i „OSTATNI REJS" Kochańczyka.

Z wyczynami floty handlowej zapoznał nas Fiedler w „DZIĘKUJĘ CI KAPITANIE". Na motywach wojennych osnute są powieści „SPOTKAMY WAS O ŚWICIE" Lipińskiego, „WIELKI SZTORM" Manugiewicza oraz opowiadania „PRZYGODY MATA MORELI" Dzimicza i „SZCZURY MORSKIE" Papugi.

O bohaterstwie marynarzy radzieckich opowiada Sobolew w „DUSZY MORSKIEJ". Klęska angielska na Krecie i pomoc udzielana przez patriotów greckich uciekającej armii brytyjskiej, jest tematem powieści „ORZEŁ MORSKI" Aldridge'a. Wreszcie w „BITWIE O MALTĘ" Forestera znaleźć można znakomicie odtworzony przebieg typowej potyczki morskiej, przedstawiony na tle codziennego życia okrętu wojennego i codziennych przeżyć jego załogi.

POWIEŚĆ NAJBARDZIEJ AKTUALNA

Niestety dopiero jedna książka spośród tylu poprzednio wymienionych dotyczy zagadnienia, które wysuwa się na czoło naszej morskiej rzeczywistości powojennej. Jest to „STATEK DERBENT" Krymowa — wspaniała opowieść o współzawodnictwie pracy marynarzy radzieckich. Jest to książka, którą powinien przeczytać każdy, kto chce poznać atmosferę pracy, rodzącą się obecnie w polskiej flocie handlowej. **S. L.**

WYKAZ
POWIEŚCI MORSKICH
WYDANYCH W LATACH 1945 — 1949

Albridge James, ORZEŁ MORSKI, wyd.: „Książka", 1946, str. 273, cena 320 — zł.
Bartosik Józef, WIERNY OKRĘT, Inst. Wydaw. Kolumna — W-wa, 1948, str. 207, cena 750 — zł.
Bojer Johan, OSTATNI WIKINGOWIE, Wyd. Ludowe — W-wa, 1948, str. 289, cena 520 — zł.
Centkiewicz Czesław, BIAŁA FOKA, Wyd. „Czytelnik", 1947, str. 211, cena 450 — zł.
Conrad Joseph, KORSARZ, Wyd. Bibliot. Polska — W-wa, 1948, str. 308, cena 600 — zł.
Defoe Daniel, ROBINSON KRUSOE, Wyd. Chłopska Sp. Wyd. W-wa, 1946, str. 195, cena 300 — zł.
Dikowski S., KOMENDANT PTASIEJ WYSPY, Wyd. Moskwa, 1947, str. 342, cena 100 — zł.
Dzimicz Brunon, PRZYGODY MATA MORELI, Wyd. Zachodnie — Poznań, 1947, str. 78, cena 180 — zł.
Fiedler Arkady, DZIĘKUJĘ CI KAPITANIE, Wyd. „Czytelnik", 1947, str. 237, cena 300 — zł.
Fleszarowa Stanisława, SEN O MORSKIEJ POTĘDZE, Wyd. „Fregata" — Sopot, 1948, str. 90, cena 370 — zł.
Forester C. S., BITWA O MALTĘ, (wyczerpana), Wyd. Trzaska, Evert i Michalski — W-wa, 1946, str. 247, cena 280 — zł.
Forester C. S., Z PODNIESIONĄ BANDERĄ, Wyd. Trzaska, Evert i Michalski — W-wa, 1948, str. 256, cena 680 — zł.
Grabski Wład. Jan, SAGA O JARLU BRONISZU, (3 części). Wyd. Wielkopolska Księg. Wydawnicza — Poznań, 1948, str. 397 - 413 - 457, cena 1.500 — zł. (całość).
Howden Smith, ZŁOTO Z PORTO BELLE, Wyd. Książnica Śląska — Mikołów, 1947, str. 364, cena 420 — zł.
Jan W., STATEK FENICKI, Wyd. „Prasa Wojskowa" W-wa, 1949, str. 174, cena 230 — zł.
Karczewska Wanda, LUDZIE SPOD ŻAGLI, Wyd. Zachodnie — Poznań, 1948, str. 196, cena 400 — zł.
Kawczyński Antoni, DANNEMORA, Wyd. Zachodnie — Poznań, 1947, str. 190, cena 360 — zł.
Kingston W., PRZYGODY DZIELNEGO MARYNARZA, Wyd. Matuszewski — W-wa, 1946, str. 198, cena 360 — zł.
Kipling Rudyard, KAPITANOWIE ZUCHY, Wyd. R. Wegner — W-wa, 1948, str. 261, cena 520 — zł.
Kochańczyk M., OSTATNI REJS, Wyd. Wiliam Lead — Londyn, 1945, str. 35, cena 100 — zł.
Krymow Jurij, STATEK DERBENT, Wyd. „Książka" — W-wa, 1948, str. 299, cena 360 — zł.
Lipiński Jerzy, SPOTKAMY WAS O ŚWICIE, Wyd. „Żeglarz" — Gdynia, 1947, str. 218, cena 480 — zł.
London Jack, WILK MORSKI, Wyd. E. Kuthan — W-wa, 1947, str. 429, cena 500 — zł.
London Jack, SYN SŁONCA, Wyd. E. Kuthan — W-wa — Kraków, 1947, str. 237, cena 400 — zł.
London Jack, OPOWIEŚCI MÓRZ POŁUDNIOWYCH, Wyd. E. Kuthan — W-wa — Kraków, 1947, str. 212, cena 450 — zł.
London Jack, PRZYGODA W ZATOCE SAN FRANCISCO, Wyd. E. Kuthan — W-wa — Kraków, 1948, str. 135, cena 300 — zł.
Lowell Joan, KOLEBKA NA GŁĘBINIE, Wyd. E. Kuthan — W-wa — Kraków, 1947, str. 217, cena 450 — zł.
Manugiewicz Ryszard, WIELKI SZTORM, Wyd. „Czytelnik", 1947, str. 239, cena 450 — zł.
Melville Herman, BESTIA MORSKA, Wyd. E. Kuthan W-wa, 1948, str. 261, cena 500 — zł.
Papuga Jan, SZCZURY MORSKIE, Wyd. „Książka", 1946, str. 183, cena 200 — zł.
Pertek Jerzy, WIELKIE DNI MAŁEJ FLOTY, Wyd. Zachodnie — Poznań, 1947, str. 231 cena 440 — zł.
Pertek Jerzy, POD POLSKĄ BANDERĄ WOJENNĄ, Wyd. Zachodnie — Poznań, 1946, str. 45, cena 80 — zł.
Rychliński Jerzy Bogdan, KULAWY BOSMAN, Wyd. „Wiedza" — W-wa, 1948, str. 262, cena 440 — zł.
Rychliński Jerzy Bogdan, CZARNA FELUKA, Wyd. „Żagiel" — Łódź, 1948, str. 279, cena 580 — zł.
Rydzewska Nina, AKWAMARYNA, Wyd. „Czytelnik", 1946, str. 228, cena 220 — zł.
Sabatini R., KAPITAN BLOOD, Wyd. Księg. Kubickiego — W-wa, 1946, str. 293, cena 340 — zł.
Saliński Stanisław Maria, OPOWIEŚCI MORSKIE, Wyd. „Wiedza" — W-wa, 1947, str. 186, cena 360 — zł.
Sobolew Leonid, DUSZA MORSKA, Wyd. „Książka" — W-wa, 1948, str. 94, cena 150 — zł.
Stevenson Robert Louis, WYSPA SKARBÓW, Wyd. Książnica Śląska — Mikołów, 1947, str. 270, cena 340 — zł.
Strumph—Wojtkiewicz, NA ATLANTYKU, Wyd. Geberthner i Wolf — W-wa, 1946, str. 91, cena 84 — zł.
Wasilewska Wanda, KRYSZTAŁOWA KULA KRZYSZTOFA KOLUMBA, Wyd. Prasa Wojsk. — W-wa, 1949, str. 92, cena 120 — zł.
Verne Juliusz, PIĘTNASTOLETNI KAPITAN, Wyd. Łódzki Inst. Wydaw. — Łódź, 1947, str. 284, cena 320 — zł.
Zakrzewski Stanisław, CYKLON, Wyd. Bol. Matuszewski — W-wa, 1946, str. 205, cena 260 — zł.
Zydler Mieczysław, MORZE WOŁA, Wyd. „Panteon" — W-wa, 1948, str. 152, cena 300 — zł.
Żeromski Stefan, WIATR OD MORZA, Państw. Inst. Wydaw. — W-wa, 1946, str. 259, cena 300 — zł. —

OBRZĘDY ŚWIĘTOJAŃSKIE na Kaszubach

Obrzędy świętojańskiej nocy, bogate zarówno pod względem formy, jak i treści, pełne fantastycznego, tajemniczego uroku, przemawiają żywo do wyobraźni badacza, jak i przygodnego widza. W wyobraźni ludu kaszubskiego z letnim przesileniem dnia z nocą do dziś kojarzą się przeróżne dziwy i tajemnic pełne zjawiska, ujawniające się tylko w tę jedną jedyną noc. Powszechnym więc jest wierzenie, że w noc tę zakwita cudowny kwiat paproci w głuchych ostępach puszczy Darzlubskiej pod Puckiem, czy w lasach Wierzchucińskich, względnie na moczarowatych odcinkach leśnych pod Jastarnią na Helu. Kwiat jest pilnie strzeżony przez czarcie moce; słońce kąpie się wtedy w morzu, „tańcuje" i „igra" na niebie.

Smętek i „idze" (nazwa czarownic) w noc tę mają moc niezwykłą. Gromadzą się na najwyższych wydmach tak zwanych „blizach", gdzie ongiś palono ognie ostrzegawcze dla okrętów przepływających wzdłuż Helu, na „walną biesiadę", hulają tam z purtkami (nazwa diabla po kaszubsku), a na ludzi zsyłają szkody wszelakie. Pod Puckiem lud wierzy, że zbierają one kwiat z żyta i gotują zeń kaszę, która sprawia, że po jej spożyciu czarownica na łopacie w powietrzu szybować może. Na Helu wierzą, że w noc tę wiedźmy szkodzą wszelkim połowom i odpędzają ryby od brzegów.



Woda morska w tę noc ma też moc niezwykłą. Powszechnie jest tu wierzenie jak i w całej Polsce, że kąpać się nie wolno dopiero po św. Janie, gdy woda jak mówią starzy Kaszubi „okwitnie", gdyż kwitnie ona tak, jak rośliny. Kąpiel w morzu w noc świętojańską ma znaczenie lecznicze i oczyszczające pod każdym względem.

Równie ważne znaczenie w ową noc ma ogień. Nie jest to ogień zwykły; nieci się go przeważnie poprzez tarcie lub krzesanie, nadając mu przez to znaczenie szczególne. Że ogień sobótkowy nie jest „zwykłym" ogniem, dowodzi to, że Kaszubi spalają w nim uroczyście zatykane nad drzwiami domostw zioła. Wierzą, że przedmioty wychwycone z ognia Sobótki oddalają grom, choroby i czary, a powodują dobre małżeństwa. Rybacy wierzą, że skakanie dokoła ognia sobótkowego chroni od bólu nóg i krzyża. Ogień świętojański ma też wpływ na pomyślność połowów.

Na Półwyspie Helskim, jak i w innych częściach Wybrzeża nie gromadzi się nigdy stosu sobótkowego. Służy ku temu stara nieużyteczna beczka odpowiednio posmołowana, wypełniona po brzegi materiałem palnym. Dla zwiększenia siły ognia dodaje się jeszcze nieco węgla drzewnego po czym beczkę młódź rybacka winduje na szczyt wysokiej żerdzi, uprzednio wkopanej na dominującej nad wsią i okolicą wydmie. Żerdź opasana jest girlandami z liści klonu, przetykanymi tatarakiem lub kolorowymi papierkami. Najbardziej „pękata" girlanda kryje w sobie lont i nie jest owijana dokoła drzewca, zwisa wprost z beczki do ziemi.

Śpiewy i zabawy są nieco inne wśród rybaków niż na „lądzie". Mają w sobie siłę i potęgę żywiołu, z którym rybak co dzień walczy, noszą w sobie znamiona piękna przyrody: morza, lasu i wydm. Tańce są jakby rozhuśtane, jak bijące o brzegi fale; pieśń swym rytmem rozkolebanym, co chwila rwącym, sugeruje słuchaczowi, że znajduje się w łodzi, na rozkołysanym morzu. Rybacy często śpiewają w czasie połowu ryb na łodziach nie jest więc dziwne, że każda ich piosenka posiada w swej melodii dźwięk rytmiczno-rozlewny, naśladujący uderzenia i rozpływanie się fal.

Zabawa przybiera na tempie, beczka płonie i sypie żarem i gdy spadnie na ziemię wszyscy spieszą by przydeptać ogień, by na stopach unieść nieco popiołu z „sobótkowego żaru", który chronić ma przed chorobą i nieszczęściem.

Drogą przez ciemny las ze śpiewem kroczy cała kawalkada nad brzeg zatoki i tam zaczyna się uroczystość puszczania wianków z nierzadko umieszczonym kagankiem w środku. W obrzędowości świętojańskiej na Kaszubach zachowały się nadto liczne wróżby i zabiegi miłosne.

Z wróżb „matrymonialnych" najbardziej rozpowszechnione jest puszczanie wianków: w którą stronę wianki popłyną, stamtąd mąż przyjdzie, przy czym jeśli wianek utonie, stanowi to złą wróżbę, czyj zaś lekko popłynie, ta najdalej do roku za mąż pójdzie. Puszczane przez dziewczęta rybackie na wodę wianki chwytają chłopcy na łódkach, co także wróży związki pomyślne albo niepomyślne.

ALFRED ŚWIERKOSZ

JAK JONTKI WĘDROWAŁY do morza

Było ich czterech. Staszek Wąż, Frącek Mucha, Janok Gąsienica i Adamek Kozioł. Sami górale z okolicy Żywca, Węgierskiej Górki i Zwardonia. I chociaż poznali się dopiero w gimnazjum stolarskim w Białej, dopasowali się od razu pierwszego dnia, jak cztery nogi od jednego stołka. Rzadko widywało się ich osobno. Spali w jednym pokoju, siedzieli w klasie obok siebie, pracowali przy sąsiednich warsztatach. Pomagali sobie we wszystkim i w nauce i w pracy, a wielką ich ambicją było, żeby mieć jednakowe stopnie z tych samych przedmiotów. A że chłopaki były zdolne nad podziw i zatwardziałe po chłopsku w pracy, wybijali się jako czołowa grupa. Byli chlubą ZMP. i SP.

Najpierw od ich nazwisk nazywano całą czwórkę „Ogród Zoologiczny", a że się tylko na to przezwisko uśmiechali, jakoś koledzy dali spokój i wtedy przykleiła się do nich nazwa Jontki. I tak już zostało.

Jeszcze w zimie na zebraniu szkolnego koła ZMP zapadła uchwała, że przy końcu roku szkolnego urządzi się wycieczkę koleją do Gdańska i Gdyni.

— Ci dopiero sztuka! Koleją? To potrafi każdy. — odezwał się Staszek Wąż.

— A jak ty chciałeś? Na piechotę? Samolotem?

— O, samolotem, to by było dobrze, ale to strasznie pewnie drogo. A na piechotę to znów za długo.

— No, to jak?

— My chcemy popłynąć łódką.

— Łódka? A skąd ją weźmiesz?

— Zrobimy.

W świetlicy zrobił się w jednej chwili straszny gwar.

Część krzyczała, że też chce łódką, reszta, że koleją.

Przewodniczący przerwał zebranie, że to trzeba, żeby zarząd namyślił się osobno w ścisłym gronie nad sprawą.

I tak było, że zarząd się namyślał, a tymczasem Jontki poszeptawszy w kąciku z dyrektorem szkoły, wzięły się do klecenia łódki.



... — I „to" będzie pływało?...

Po prawdzie nie była to ci taka zwyczajna łódka, jak wszystkie. Wyglądała jak szeroka, długa i dość płytka skrzynia, mająca oba końce silnie podgięte do góry.

— Skąd wam przyszło do głowy budować taką krypę? — zapytał dyrektor.

— Z „Żeglarza", panie dyrektorze — odpowiedział Frącek Mucha.

— I „to" będzie pływało?

— Tam piszą, że będzie. Byle kto tego nie napisał, bo by nie przyjęli do druku.

A że starsi ludzie nie bardzo wierzą w autorytety fachowców, więc dyrektor pokiwawszy nad „łódką" głową poszedł poprawiać zeszyty, a Jontki tym zawzięciej zabrali się do wykończenia swojego okrętu.

Ale koledzy nie żałowali docinków.

— To będzie się chyba nazywało „Arka Noego"? — pokpiwał najstarszy z nich nazywany „Wujem", — bo to i podobne do arki i same zwierzaki będą w tym pływały.

— No tak — dorzucił drugi — będzie tylko brakowało osła i małpy.

— Proszę bardzo, są jeszcze dwa miejsca, możecie się do nas zapisać — odciął się Kozioł.

— To by do nich w sam raz pasowało — dodał ktoś z widzów.

„Wujo" nie lubił, żeby z niego żartowano, więc czym prędzej wycofał się tyłem z gromady. Ale goniły go jeszcze długo salwy śmiechu.

Nazwa jednak przylgnęła i choć Jontki wymalowały na obu burtach czerwoną farbą napis „Góral", nic to nie pomogło.

A nazajutrz w gazetce ściennej ukazała się „zagadka":

Co to jest: pisze się „Góral", a czyta się „Arka".

Pod tą „zagadką" ktoś dopisał ołówkiem: koryto Jontków.

✱

Łódź okazała się doskonała i w pomyśle i wykonaniu. Małe zanurzenie pozwalało płynąć nawet po bardzo płytkiej wodzie. Szerokość i długość dawały możność wygodnego spania na dnie, gdzie na noc rozkładano uplecione ogrodniczym sposobem maty ze słomy. Na dzień skręcano je w rolki i przywiązywano do wewnętrznej strony burty. Skrzynia wodoszczelna — umieszczona na środku łodzi — mieściła ubranie, pościel i żywność załogi. W razie deszczu można było nad „Arką" rozpinać namiot i nie przerywając podróży spokojnie płynąć z prądem. W przedniej części łódki chłopcy przybili do dna tak zwane gniazdo, w które wpuszczono stopkę niewielkiego masztu, na którym rozpinano tenże sam namiot, który w czasie sprzyjającego wiatru służył jako żagiel.

Jontki dumne były wielce ze swojego „okrętu". Ale był jeden kłopot. Kiedy cała czwórka zgodnie zaczęła wiosłować — okazało się, że łódź zaczyna się kręcić w miejscu.

— Równo! Ra — zem! Ra — zem! — komenderował „kapitan" — ale nic to nie pomagało.

— Lewi mocniej! — krzyknął — ponieważ łódź skierowała się do brzegu.

I posłuszni „lewi" mocniej nacisnęli wiosło, co miało ten skutek, że „Góral" popłynął na drugą stronę.

— Tak nie można! — zawołał Adamek.

— Jeden musi usiąść na rufie i sterować. Przecież po to są tam wbite dwa kołki, żeby założyć ster.

— No tak, ale przecież trzech nie będzie wiosłowało, bo znów będziemy krzywo płynąć.

— No to — zdecydował Staszek — trzeba pracować na zmianę. Jeden z nas będzie zapasowym i co kwadrans będziemy się luzować.

Teraz popłynęli już dobrze i łódź nie kręciła się jak poprzednio, a mknęła środkiem rzeki.

— Szkoda jednak, że nie ma nas pięciu — odezwał się wieczorem przy kolacji Janok — wtedy byśmy naprawdę płynęli szybko.

— I tak zrobiliśmy w ciągu dzisiejszego dnia mnóstwo kilometrów. Jeżeli tak dalej pójdzie, to jutro będziemy w Krakowie.

Kraków przyniósł chłopcom niespodziankę. Na przystani przywitał ich nie kto inny tylko — Wujo.

— Co tu robisz? — zawołali chórem, kiedy dobili do brzegu.

Wujo, mimo że na nich czekał — był wyraźnie zmieszany i nieswój.

— Ja tu mam ciotkę. Ale bardzo chciałem was zobaczyć. Czekam od kilku godzin, bo sobie wyrachowałem, że na dużym prądzie po deszczach będziecie szybko płynęli. No, trochę się spóźniliście. Jak „Góral"?

— Pierwszorzędna łódka! Tylko, że brakuje nam piątego.

— Brakuje piątego? — wykrzyknął Wujo. A może byście mnie wzięli?

— Ciebie? — Chłopcy byli zaskoczeni propozycją.

— Musimy się naradzić — powiedział poważnie Staszek.

Kiedy Wujo dyskretnie się oddalił, Jontki spojrzeli po sobie z zakłopotaniem.

— No i co wy na to? — zagaił Frącek.



... — Co ty tu robisz? — zawołali chórem...

— Wujo jest straszny oferma — skrzywił się Adamek.

— Ale ma dobre serce — zauważył Janok. — No i naprawdę bardzo nam się przyda piąty towarzysz.

— Przyda się, ale gdzie go położysz? Są tylko cztery miejsca leżące.

— Tak, ale przecież musimy się spieszyć — więc będziemy płynęli i w nocy. Tyle co z prądem bez wiosłowania. Piąty będzie czuwał przy sterze. Zgoda?

— Dobrze — przytaknęły Jontki.

✱

Teraz przy pięciu ludziach załogi łódź mknęła szybciej niż dotychczas. Kilometrowe słupy rozstawione na brzegu Wisły, jak to mówił zachwycony podróżą Wujo, „ino migały". Pogoda na ogół dopisywała i rejs odbywał się planowo. Tak planowo, że zaczął być trochę nudny. Wczesnym rankiem chłopcy budzili się, skakali do zimnej wody, żeby się umyć i orzeźwić, jedli śniadanie przygotowane wcześniej przez wartownika (na zmianę pełnili wartę) i uporządkowawszy posłania ruszali dalej. W południe urządzano postój, żeby ugotować obiad. Nie była to skomplikowana operacja, gdyż gotowano tylko jakąś zupę przeważnie kartoflankę albo kapuśniak i do tego „intendent" wydzielał po kawałku chleba, jednak postój zabierał dużo cennego czasu i chłopcy kombinowali, jak by to urządzić żeby gotować w łodzi. Niestety nie mogli

sobie pozwolić na kupno prymusa, a rozkładanie ogniska w łodzi było ryzykowne. Nawet gdyby się położyło na dno polepę z gliny.

I dopiero właśnie Wujo rozwiązał sprawę. Wujo, ta oferma, okazał się w podróży doskonałym i wesołym kompanem, a swoimi drobnymi, praktycznymi pomysłami ułatwiał życie.

Właśnie gdzieś w okolicy Sandomierza Wujo znalazł i przytaszczył żelazny niewielki piecyk i kawał rury.

— Po co przywlokłeś to świństwo? — zapytał tonem nagany Staszek — kapitan.

— Przyda się.

— Wyrzuć to. Gdybyśmy mieli zbierać wszystko, co może się nam kiedykolwiek przydać — nie starczyłoby dla nas miejsca w łódce.

— A ja wam mówię, że przyda się. Zainstalujemy na łodzi piecyk i będziemy gotowali, nie przerywając podróży.

Staszek wzruszył ramionami, ale dalej nie oponował.

I wkrótce piecyk — wyszorowany piaskiem — umieszczono na łodzi i żeby nie przewrócił się, przymocowano wraz z rurą drutem do burt.

A kiedy po raz pierwszy z komina uniósł się dym, Adamek aż klasnął ze zdumienia rękami.

— Słowo daję! Parowiec!

— Tak, można powiedzieć — zażartował Staszek — że jesteśmy zmotoryzowani. Tylko patrzeć jak jeszcze wybudujecie piekarnię.

— Idziemy z postępem — Magellanie — odciął się Wujo.

Od tego czasu skrócono postoje, a pastuszkowie pasący bydło na łąkach nadwiślańskich z szeroko otwartymi ustami przyglądali się dziwnemu statkowi wiosłowemu, który miał komin i potężnie z niego dymił.

W Kazimierzu, pełnym malarzy i studentów Szkoły Sztuk Pięknych „Góral" wraz z jego załogą był pierwszorzędną atrakcją. Studenci na cześć chłopców urządzili wieczorem nad brzegiem rzeki wesołe ognisko, przy którym załoga odśpiewała kilka piosenek góralskich i odtańczyła dziarsko „zbójnickiego". Na zakończenie jeden z malarzy wręczył Staszkowi dowcipną karykaturę „Górala" z dopiskiem: „Załodze pływającej kuchni".

Tu też chłopcy dowiedzieli się, że dwa



... — Słowo daję! Parowiec!...

dni przed nimi przepłynęła łódź z wycieczką czechosłowacką i że jeżeli dobrze nacisną na wiosła, to powinni ich łatwo dogonić, bo Czesi płyną dość wolno, zwiedzając po drodze ciekawsze zabytki.

Jakoż rzeczywiście w Puławach natknęli się na czechosłowacką łódź, bardzo podobną do „Górala", ale zastali w niej tylko jednego członka załogi, który wytłumaczył im, że reszta wycieczki zwiedza Puławy i prosił, żeby zawiadomili przystań Yacht-Klubu, w Warszawie że przypłyną nie w niedzielę, jak było w projekcie, ale dopiero w poniedziałek po południu.

— Na zdar! — krzyknęli na pożegnanie Jontki i dymiąc kominem popłynęli w dalszą drogę.

Do Warszawy postanowili chłopcy przypłynąć w niedzielę rano. Staszek jednak obejrzawszy krytycznym okiem łódź, zarządził w sobotę po południu generalne porządki i szorowanie. Piecyk, mimo zdecydowanego protestu Wuja, rozmontowano i zawinięty wraz z rurą w płachtę położono na dnie łodzi.

— Spaliłbym się ze wstydu — oświadczył Kozioł — żebym takim „parostatkiem" miał zajechać do stolicy. Tam by nas dopiero wzięli na języki warszawiacy. A jeszcze by się dostało do gazet!

Z powodu tych właśnie porządków „Gó-



... Zaczęli machać kapeluszami i krzyczeć: — Tutaj! Tutaj!...

ral" przypłynął do Yacht-Klubu dopiero w niedzielę po południu. Tu mieli chłopcy przekazać tylko prośbę Czechów i zapytać, gdzie będą mogli zatrzymać się na noc.

Jakież było ich zdumienie, gdy zobaczyli na pomoście Yacht-Klubu liczne towarzystwo, a dalej na brzegu orkiestrę wojskową.

— Staszek! Wyrywajmy stąd, bo tu szykują jakąś uroczystość i my tylko się wygłupimy i będziemy przeszkadzać — szepnął Frącek.

— Rzeczywiście, co tu zrobić? Strasznie podła sytuacja. Wyląduјemy nieco dalej przy brzegu, a Adamek wysiądzie, pójdzie do przystani i powie, o co go prosili Czesi.

Ale kiedy przepływali koło pomostu, zebrani na nim panowie zaczęli machać kapeluszami i krzyczeć:

— Tutaj! Tutaj!

Staszek obejrzał się, czy za nimi nie płynie jakaś łódź, którą tak serdecznie zapraszali ci eleganccy panowie; jednak poza kilkoma kajakami, płynącymi zresztą dość daleko, niczego nie spostrzegł.

— To pewnie jakiś figiel zrobili nam malarze z Kazimierza. Napisali do Warszawy i tutejsi malarze urządzają jakąś szopę — roześmiał się Wujo.

— Ja też tak myślę — dorzucił Wąż. Steruj Staszek do nich. Będzie wesoło.

I „Góral" przepisowo dobił do pomostu. W tym momencie orkiestra zagrała jakąś ładną melodię. Wojskowi zasalutowali, a cywilni zdjęli kapelusze.

— O rany! — szepnął Wujo.

Staszek zorientował się na tyle, że na wszelki wypadek zakomenderował półgłosem:

— Baczność!

Zdumienie chłopców doszło jednak do zenitu, gdy orkiestra zagrała jedną zwrotkę „Jeszcze Polska".

Następnie jakiś pan wysunął się naprzód i zaczął coś mówić, czego chłopcy nie bardzo rozumieli.

— To chyba po czesku — szepnął Janok do towarzyszy.

— To nie jest kawał malarzy, to coś gorszego — odszepnął mu Adamek.

Nagle Staszkowi przyszła do głowy genialna myśl.

— Oni nas biorą za czeską wycieczkę. To trzeba zaraz wyjaśnić.

I podniósł do góry dwa palce, chcąc zabrać głos.

Ale teraz wyszedł drugi pan i wygłosił dłuższe przemówienie po polsku.

I znów zagrała orkiestra.

I teraz dopiero przyszła kolej na Staszka. Przemówienie jego było krótkie i można powiedzieć, że zrobiło na słuchaczach wielkie, niespodziewane wrażenie.

— My bardzo przepraszamy, ale nie jesteśmy wycieczką czeską. Czesi prosili nas, żeby zawiadomić panów, iż przypłyną dopiero jutro po południu.

W pierwszej chwili wśród zgromadzonych zapanowała wyraźna konsternacja i pełne zakłopotania milczenie. Ale wnet niemiły nastrój przerwał tak straszliwy wybuch śmiechu, że zdawało się, iż wszyscy powpadają do wody.

Wreszcie ten pan, który przemawiał po polsku zapytał chłopców:

— A wy zuchy, skąd jesteście?

— A z żywieckiego — odpowiedział Staszek.

— No to chodźcie do nas na kolację. Choć to wszystko wyszło dosyć śmiesznie, jednak to nie wasza wina. Widzicie, mieliśmy wypłynąć na przeciw wycieczce czeskiej motorówką, ale się tam coś zepsuło i stąd wyszło wesołe qui-pro-quo. Jesteście naszymi gośćmi.

Nie bardzo wiedzieli chłopcy, co to znaczy to qui-pro-quo, ale że kolacja była dobra i nastrój wesoły i serdeczny, więc nie pytali.

I nikogo to nie dziwiło i nikt nie czuł się zażenowany, że obok wysokich dygnitarzy siedzieli przy stole synowie chłopscy, przyszli stolarze, bo i większość tych dygnitarzy wyszła albo spod strzechy albo z fabryki.

I Warszawę zobaczyli młodzi żeglarze z okien dygnitarskiej limuzyny. Warszawę budującą się, tętniącą życiem, rodzącą się z popiołów, zgliszcz i gruzów.

A potem dwa dni spędzili przy brygadzie SP pracującej nad budową trasy W-Z. To uważali chłopcy za swój minimalny obowiązek społeczny wobec Warszawy.

*

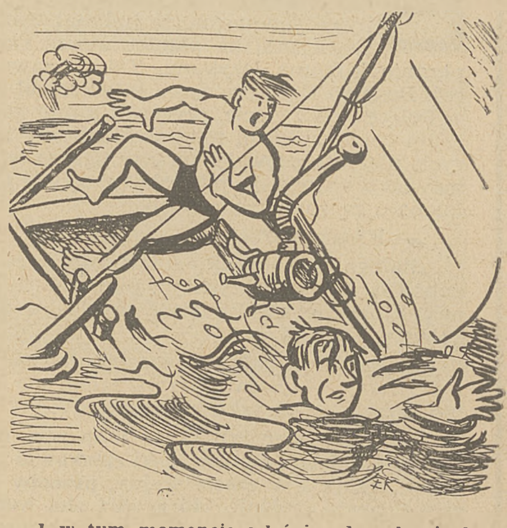
Za Warszawą, że to wiał przychylny wiatr południowy, postawiono maszt i założono żagiel. Łódź popłynęła bardzo szybko, tak szybko, że aż dziwili się chłopcy. Tylko że sterowanie wiosłem nie było już rzeczą łatwą i lekką. Trzeba było dobrze się wpierać w wodę, żeby utrzymać „Górala" w kierunku.

Wiatr wzmagał się z godziny na godzinę, zaczęły rosnąć fale, woda pociemniała i zrobiła się jakaś nieprzyjemnie złowroga.

— Chyba zdejmiemy ten żagiel, bo to zaczyna być niebezpieczne — zaproponował nieśmiało Frącek.

— Głupiś — odburknął Staszek. Teraz, kiedy mamy taki wspaniały wiatr spuszczać żagle? Też pomysł.

— Ale tak szarpie, że trudno go we dwóch utrzymać — poskarżył się Adamek, któremu linka od żagla wpiła się tak mocno



... I w tym momencie właśnie zdarzyła się katastrofa...

w rękę, że aż zbielała dłoń.

— Trzeba wbić gwóźdź w burtę łódki i zaczepić linkę — zdecydował Wujo.

— Dobry pomysł — przytaknął Staszek i poszedł wyciągnąć ze skrzyni siekierę, która służyła jednocześnie za młotek.

Tymczasem chłopcy mocniej przyciągnęli do siebie żagiel, łódź przechyliła się jedną burtą i jakby jeszcze nabrała szybkości.

— Wspaniale! — krzyknął Staszek. I dodał „fachowo“:

— Tak trzymaj!

I w tym momencie właśnie zdarzyła się katastrofa.

Wiatr nagle zmienił kierunek i huknął z boku. Łódź przechyliła się nagle i nabrała wody. I może by się jeszcze wyprostowała, gdyby nie to, że chłopcy jak podcięci runęli i przeważyli sobą zagrożoną burtę.

Wszystko się wywróciło do wody. Powstał krzyk i zgiełk nie do opisania.

Krótko jednak trwała panika. Pierwszy zlikwidował ją Wujo. Po prostu spróbował sprawdzić jak jest głęboko i okazało się, że woda sięgała zaledwie po pachy. A że nie daleko było do piaszczystej wyspy, więc akcja ratunkowa przebiegła dosyć spokojnie. „Górala“ doholowano do plaży i wylano zeń wodę. Na szczęście wszystkie rzeczy były w skrzyni. Co prawda okazało się, że na takie okazje nie jest ona zupełnie wodoszczelna i wszystko zamokło, ale nic nie utonęło. Przepadła tylko siekiera i piecyk. Rura dziwnym trafem ocalała.

— No, skończył się nasz parowiec — powiedział bez żalu Staszek.

— Ja myślę, że i żaglowiec też — odciął się Wujo. — Adamek miał rację. Żeby żeglować, trzeba się na tym choć trochę znać, a my przecież jesteśmy w tej dziedzinie patałachy.

— Wy tu suszcie kaszę, makaron i koce, a ja pójdę szukać naszego piecyka — zawiadomił po chwili Wujo.

Trudno było oznaczyć dokładnie miejsce awarii „Górala“. Wujo jednak nie dawał za wygraną i brodził niezmordowanie i nurkował razem z Adamkiem przeszukując metr po metrze dno Wisły. Wreszcie do uszu załogi dobiegł radosny okrzyk Wuja:

— Jest! Mam pod nogami!

I po chwili znikł pod wodą by ukazać się z piecykiem w objęciach.

Za Włocławkiem pogoda nagle zepsuła się i ranek powitał chłopców beznadziejnym, siąpiącym „kapuśniaczkiem“.

Na szczęście na noc rozpięto nad łódką namiot i nikt nie przemókł.

Zaczęła się nudna podróż, gdzie zatrudniony był tylko na zmianę jeden z chłopców przy sterze, a łódź płynęła sobie spokojnie z prądem.

Wujo trzy albo cztery razy dziennie ustawiał przy wylocie namiotu swój ukochany piecyk i gotował dla wszystkich posiłek. Co prawda nie omieszkał przy takiej okazji zaznaczać że tylko dzięki jego wytrwałości w poszukiwaniach piecyk mógł teraz oddawać takie nieocenione usługi. Wszyscy potakiwali, bo rzeczywiście marny byłby los bez gorącej strawy.

*

Znów rozpogodziło się i teraz można było nieco żwawiej popłynąć ku morzu.

— Już niedaleko — pocieszał swoją załogę kapitan Staszek. — Ale na morze to chyba nas nie wypuszczą z tą naszą poczciwą krypą. Trzeba będzie ją sprzedać albo podarować komu. Zarobiła na siebie.

— No, dobrze a co my tam będziemy robili nad tym morzem?

— Też pytanie! Zwiedzimy Gdynię, Gdańsk i Sopot. A potem...

— Pójdziemy na piechotę do domu. Bo przecież na kolej nam nie starczy.

— Nie przerywaj. Po tym zgłosimy się do którejś z brygad SP na wybrzeżu i pomożemy w robocie.

— A wiesz, że to jest myśl. Tylko, czy nas tam przyjmą.

— Sądzę, że tak. Tym bardziej, że mam przy sobie, o czym wam nie mówiłem, pismo z Wojewódzkiej Komendy SP z Krakowa w tej sprawie.

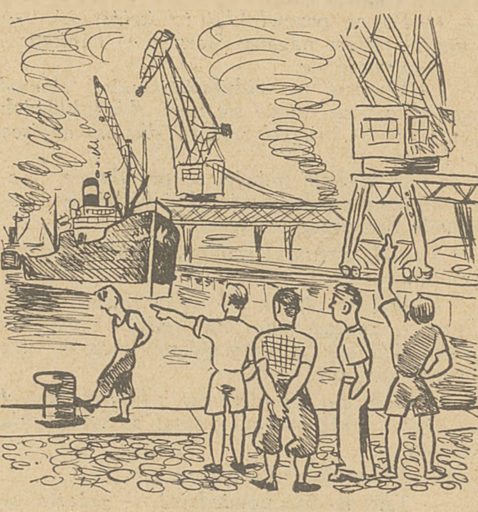
— Nie żartujesz? Pokaż! — wykrzyknęli chłopcy.

— Mogę pokazać wam tylko kopertę, bo jest zaklejona. Ale znam treść pisma. Nie ma w nim tylko nazwiska Wuja. Przypuszczam jednak, że jego sprawę da się załatwić pomyślnie.

*

Stanęli wreszcie chłopcy nad brzegiem morza.

Strasznie im się podobało. I plaża i fale i dalekie płynące okręty i białe żagle jachtów i ażurowe cudacznie pochylone żurawie dźwigów.



... Strasznie im się podobało...

Zwiedzili stocznie. Podziwiali tempo pracy. Przyglądali się marynarzom...

Długa była ich wędrówka — ale jakie wspaniałe było jej zakończenie!

Coś mi się zdaje, że nie będą oni robili stołów i krzeseł. Zbyt bardzo interesowali się pracą szkutników w stoczni rybackiej.

Góralskich synów urzekło morze...

M. J. CHALSKI

ilustrował st. mar. E. Karłowski



GAWĘDY BOSMANA KĘDZIORY

Bosman Kędziora cieszył się niezwykłym szacunkiem całej załogi. Nie tylko dlatego, że był pierwszorzędnym fachowcem, że opłynął wielokrotnie kulę ziemską i znał na pamięć morza całego świata a mówił płynnie kilkoma językami. Takich zawsze znajdzie się więcej. Bosman Kędziora żywo interesował się tym, co się dzieje w Polsce i na świecie, czytywał pilnie gazety, słuchał chętnie radia i o wszystkim miał swój zdrowy sąd. O ludziach, których nie interesowały sprawy ogólne, społeczne i polityczne mawiał z najwyższą pogardą i nazywał ich, spluwając nieodmiennie za zawietrzną burtę:

— Kataryniarze!

Załoga bała się jak ognia tego przezwiska, toteż nie chcąc uchodzić za „kataryniarzy", pilnie słuchała krótkich pogadanek, które zwykle Kędziora wygłaszał dla swych młodszych kolegów.

Ja sam, jak tylko zobaczyłem bosmana, otoczonego grupą marynarzy — chętnie przyłączałem się do słuchaczy. Ostatnio wysłuchałem takiej oto gawędy:

„...I pomyśleć tylko, że taka zęza moralna, taki podły szczur jak Adam Doboszyński spiskował z hitlerowcami grubo przed wojną i w czasie wojny, przeciw Polsce. Tacy to byli ci wodzowie endecji, którzy dla oka byli niby to przeciwko Niemcom, a naprawdę służyli hitlerowcom i torowali drogę podłej napaści na nasz kraj. A Doboszyńskiego, to nawet przyszłym „wodzem" ogłosili, mężem opatrznościowym!

Lecz nie tylko Doboszyński był szpiegiem. Okazuje się, że ładny mieliśmy „wywiad" przed wojną. Ten sanacyjny „wywiad" zbierał informacje nie dla Polski a dla faszystów. A w czasie wojny, pokazuje się, też nie było lepiej. Czy mógł prosty żołnierz, a choćby i młody oficer A. K. przypuszczać, że dowództwo wydaje go za jego plecami w ręce gestapowców? Że słuchał rozkazów nie dowództwa polskiego, a niemieckiego?

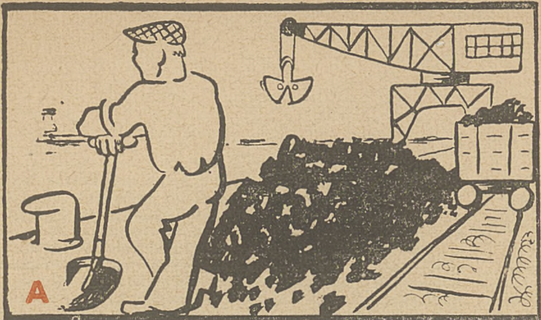
Doboszyński, zaprzedany obcemu wywiadowi, tym razem amerykańskiemu, wrócił po wojnie chyłkiem do kreciej roboty w Polsce. Myślał, że znajdzie w kraju zwolenników pańszczyzny i sądził, że robotnik ze współgospodarza fabryk zechce znów stać się wyzyskiwanym niewolnikiem. Omylił się srogo, bo te sprawy są już zupełnie bezpowrotne. Przecież dzisiejsze dzieci nie rozumieją już nawet takich słów jak „dziedzic" czy „fabrykant". I właśnie dlatego ob. Prezydent Bierut mógł niedawno tak spokojnie mówić o odbudowie Warszawy, o tym co w niej powstanie w okresie najbliższych sześciu lat. Jaka to ta nasza stolica będzie wspaniała, widna szeroka, ilu to ludzi pracy otrzyma w niej nowe mieszkania, ile zbuduje się szkół i świetlic dla dzieci robotników, ile powstanie teatrów i kin, jaka będzie wygodna i szybka komunikacja.

23 czerwca, o miesiąc wcześniej niż zamierzano — oddano do użytku most średnicowy w Warszawie. Dnia 22 lipca została otwarta trasa W-Z. To są dzieła, które dawniej wykonywały pokolenia. Ten rozmach zawdzięczamy Polsce Ludowej, temu, że ludzie pracy rozumieją, że nie dla wyzyskiwaczy, lecz dla siebie pracują. A to, że co miesiąc wychodzi ze stoczni nowy statek, to nic Wam nie mówi?...

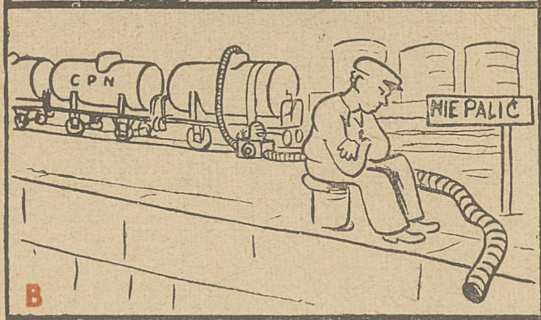
Pracujemy nad rozbudową kraju. Jak nigdy — pragniemy pokoju i dążymy do niego ze Związkiem Radzieckim na czele. Zwycięstwo Związku Radzieckiego na konferencji Rady Ministrów Spraw Zagranicznych w Paryżu, to dalszy krok na rzecz utrwalenia pokoju światowego. Szybkie postępy obozu demokracji na całej kuli ziemskiej, to gwóźdź do trumny podżegaczy wojennych. Okręt, którym oni płyną, jest przeżarty przez rdzę i puszcza w poszyciach. A choć pracują na nim pompy całą parą — coraz więcej przybywa w nim wody i rychło patrzeć — jak niesławnie zatonie.

A teraz — wstańcie no chłopcy i zdejmijcie czapki, żeby chwilą milczenia uczcić pamięć zmarłego wielkiego patrioty bułgarskiego, wielkiego działacza międzynarodowego ruchu robotniczego, wielkiego przyjaciela Polski i Wielkiego Człowieka, Georgi Dymitrowa. To jeden z tych, którzy całe swe życie walczyli o to, żeby zginął wyzysk, kapitalizm i imperializm, żeby nie było więcej niewolnictwa i krzywdy i wojen..."

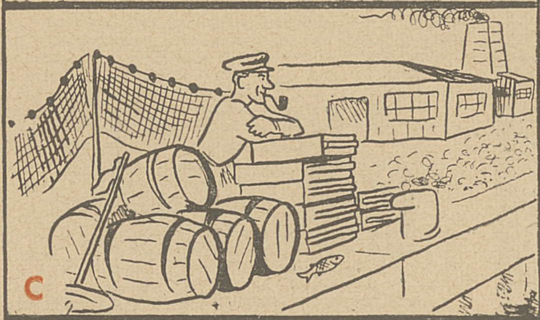
M. CH.



A



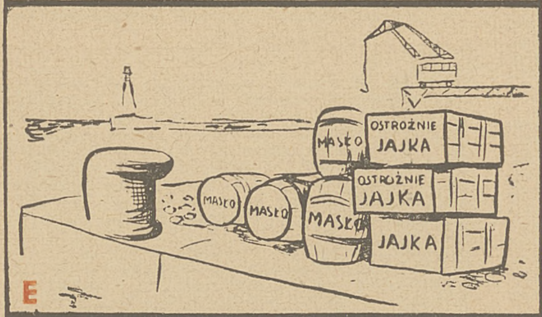
B



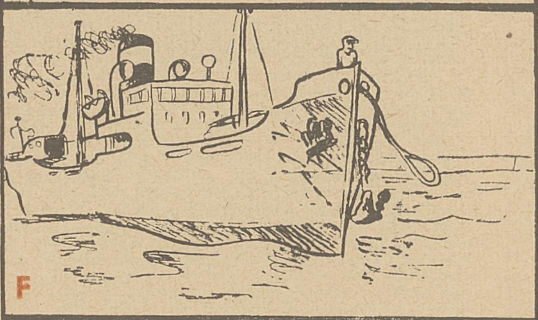
C



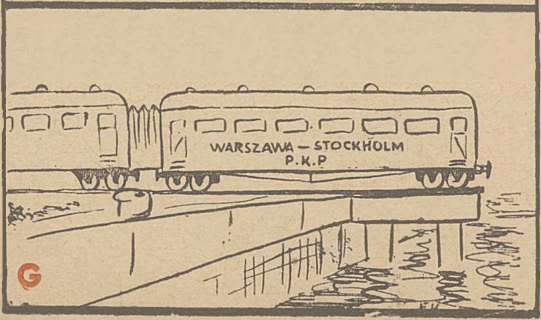
D



E



F



G

KONKURS WAKACYJNY

Wakacje są nie po to aby łamać sobie głowy nad skomplikowanymi zadaniami konkursowymi. Dlatego „Młody Żeglarz" ogłasza łatwy konkurs wymagający tylko elementarnych wiadomości morskich i chwili zastanowienia.

O co chodzi?

Po lewej stronie (rysunki A—G) — widać wyraźne oczekiwanie na statki.

A tymczasem statki (1 — 7) pomieszały się, jak to widać z prawej strony.

Czekanie w porcie jest niedopuszczalne. Każda minuta zwłoki — to strata dla gospodarki narodowej. Niezwłocznie więc skierujcie statki we właściwe miejsca, wypełniając poniższy kupon konkursowy.

W zamian Redakcja rozlosuje pomiędzy Czytelników, którzy nadeślą dobre odpowiedzi —

50 nagród książkowych

Termin nadsyłania rozwiązań — do dnia 20. 8. 49 r.

KUPON

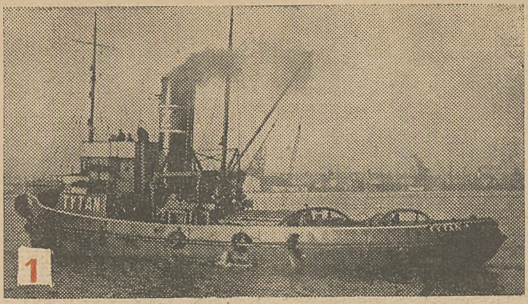
DO KONKURSU WAKACYJNEGO „MŁODEGO ŻEGLARZA"

Wypełnij, wytnij, naklej na kartę pocztową i wyślij pod adresem redakcji „Młodego Żeglarza"-Gdynia. Al. Zjednoczenia 3.

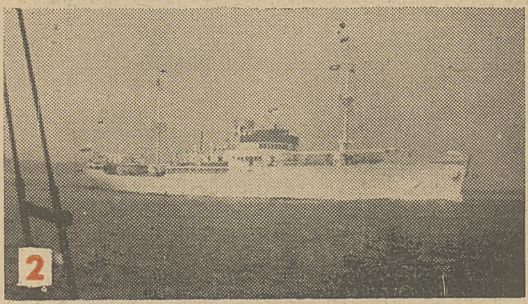
rys.	fot.
A	
B	
C	
D	
E	
F	
G	

imię i nazwisko

dokładny adres



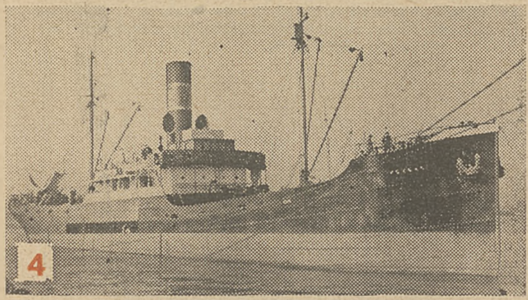
1



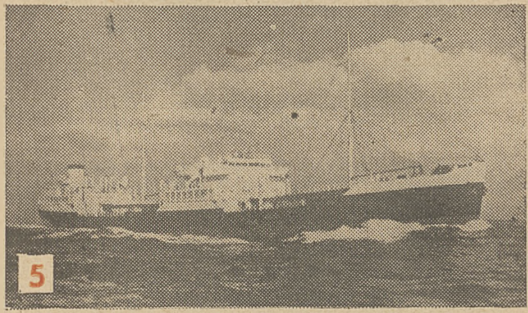
2



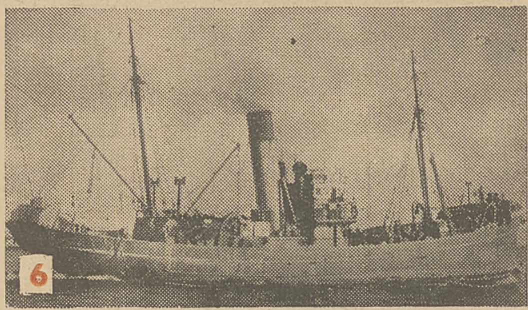
3



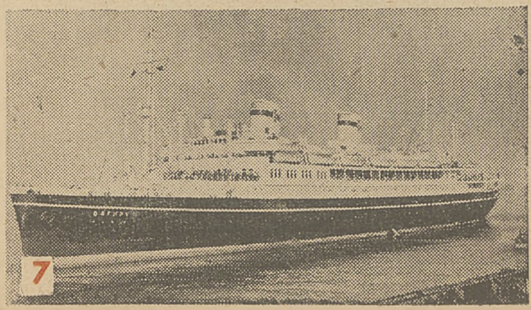
4



5



6

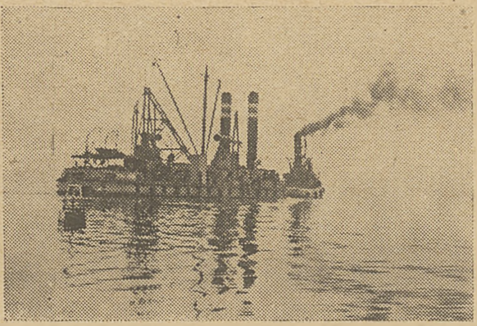


7

NA MORSKIM

ŻYCIE PORTÓW

Obroty zespołu portowego Gdańsk-Gdynia osiągnęły w czerwcu br. cyfrę 985.000 ton. Wywóz wyniósł 657.000 ton (w tym 628.000 ton węgla i koksu), przywóz 328.000 ton (w tym 197.000

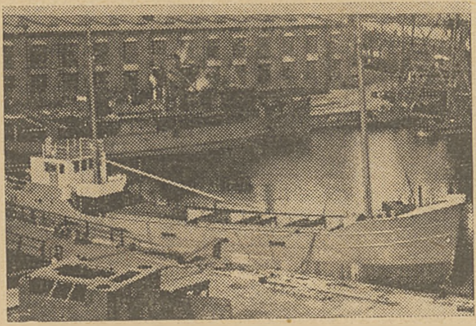


Pogłębiarka ssąca „Mamut" w drodze do Władysławowa.

ton rudy). Ogólne obroty Szczecina wynosiły w tym samym czasie 314.000 ton (w tym 224.000 ton węgla w eksporcie); obroty Kołobrzegu — 10.000 ton, Ustki — 8.000 ton i Darłowa — 4.000 ton. Razem — obroty polskich portów w czerwcu osiągnęły cyfrę — 1.321.000 ton. W porównaniu z poprzednim miesiącem wzrósł przywóz do naszych portów — szczególnie rudy. Natomiast eksport węgla zmalał nieco. Jest to normalne zjawisko w okresie lata, kiedy zapotrzebowanie na paliwo jest najmniejsze. Korzystając z wolniejszego tempa pracy, nasze porty węglowe przygotowują się do wzmożonego ruchu w sezonie jesienno-zimowym.

W ramach tych przygotowań pogłębiarki chwytakowe Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych (PRCIP) — przeprowadzają okresowe pogłębianie dna przy nabrzeżach węglowych. Jest to konieczne ze względu na to, iż kawałki węgla wpadające przypadkowo do wody podczas załadunku na statek — powodują stopniowe — choć powolne — zmniejszanie się głębokości przy nabrzeżach.

Niezależnie od prac wyżej wymienionych PRCIP — w pełni wykorzystuje sezon letni na przeprowadzenie innych koniecznych robót pogłębiarskich we wszystkich naszych portach. I tak — pogłębiarka ssąca „Mamut" pogłębia port rybacki Władysławowo; w Gdyni pogłębiarka ssąca „Meduza" wraz z pogłębiarką chwytakową „Dźwig I" — przekopuje kanał, który połączy południową i północną część portu; w kanale portowym i na redzie Gdańska pracuje pogłębiarka kubłowa „Małż". Przy pogłębianiu portu szczecińskiego oraz wykonywaniu nowego basenu węglowego czynne są pogłębiarki — „Inż. Bukowski" oraz „Odra I". Największa i najnowocześniejsza nasza pogłębiarka — „Inż. Wenda" — wykonawszy szereg prac na trasie Świnoujście-Szczecin, uda się w najbliższym czasie do Darłowa a potem do Kołobrzegu i Ustki, gdzie pogłębi redy, wejścia do portów i kanały portowe. Pozostałe pogłębiarki PRCIP — przechodzą okresowe remonty na stoczniach względnie znajdują się w odbudowie. W miarę wchodzenia do akcji przyspieszą one tempo prac czerpalnych i pozwolą na znaczne przekroczenie zakresu prac ustalonego na bieżący sezon.

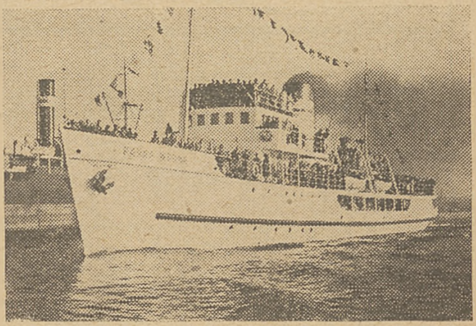


m/s „Narew" — nowa jednostka Polskiej Floty Handlowej.

Miarą sprawnej organizacji i bezpieczeństwa naszych portów jest wypadek, jaki się zdarzył ostatnio w porcie gdyńskim: na przycumowanym przy nabrzeżu Indyjskim szwedzkim statku „Friedborg" wybuchł groźny pożar spowodowany samozapaleniem się przeciekającej przez przewody ropy. Pożar ogarnął momentalnie całą kotłownię statku i zagroził nie tylko ładunkowi i jednostce, ale także pobliskiemu silosowi zbożowemu. Portowa straż ogniowa przybyła do odległego o 3 km pożaru w 4 minuty od chwili zaalarmowania. Dzięki posiadaniu specjalnego wozu chemicznego — pożar przy pomocy piany chemicznej ugaszono w przeciągu kilku minut. Ani ładunek ani urządzenia statku — nie ucierpiały. „Friedborg" wyszedł w rejs o własnych siłach. Władze portowe otrzymały od armatora statku list z podziękowaniem, zawierający wyrazy uznania dla sprawności i wyposażenia Portowej Straży Pożarnej w Gdyni.

STATKI I ŻEGLUGA

Duch współzawodnictwa pracy i chęć zaoszczędzenia dla kraju jak największej ilości dewiz — kierują poczynaniami załóg wszystkich naszych statków. Dzięki temu eksploatacja jednostek Polskiej Floty Handlowej jest coraz sprawniejsza i rentowniejsza. Ostatnio np. załoga s/s „Narwik" spostrzegłszy po przybyciu do Casablanki poważne uszkodzenia przewodów kotłowych — uchwaliła wykonanie remontu własnymi siłami. Intensywna praca prowadzona w niezwykle ciężkich warunkach ciasnej, dusznej kotłowni, w niewystygłych wystarczająco kotłach — została uwieńczona powodzeniem: s/s „Narwik" wyszedł w dalszy rejs ściśle wg programu. Poza cennym czasem oszczędzono znaczną ilość dewiz, które by niewątpliwie pochłonęła naprawa przeprowadzona na stoczni.

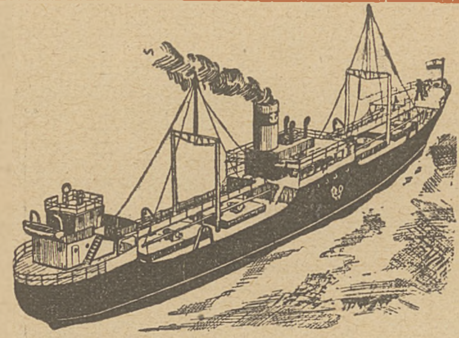


s/s „Panna Wodna" wyrusza w pierwszy swój rejs.

Pięknym dowodem przedsiębiorczości i pomysłowości naszych marynarzy, jest także działalność spółdzielni pracy marynarzy, która pod nazwą „Żegluga Morska" działa i pomyślnie rozwija się na terenie Szczecina. Spółdzielnia we własnych warsztatach naprawczych remontuje wraki statków, zamierzając uruchomić je w żegludze trampowej. Wraki te, wydobyte z dna Odry, zakwalifikowane zostały do pocięcia na złom — jednakże fachowcy — członkowie Spółdzielni orzekli, iż nadają się one do odbudowy i eksploatacji. I tak jeszcze w tym roku rozpocznie pływanie parowiec „Kapitan Kosko", będący odbudowanym wrakiem niemieckiego statku „Rose" (rok budowy 1928, 2260 ton nośności). Parowiec „Bosman Kaleta" (ex niemiecki „Alexandra") znajduje się w początkowym stadium odbudowy. Prócz tego do odbudowy zakwalifikowanych zostało przez Spółdzielnię szereg dalszych wraków znajdujących się na terenie portu szczecińskiego. Wszelkie prace związane z remontem wraków przeprowadzają własnoręcznie członkowie Spółdzielni, będący jednocześnie jej pracownikami. Również załogi własnych statków, od kapitana do chłopca okrętowego, stanowić będą wyłącznie członkowie Spółdzielni. W swych warsztatach remontowych na Brodowie „Żegluga Morska" posiada dok pływający o nośności 900 ton, wyremontowany z wraku wydobytego z dna Odry i zbyt pochopnie przeznaczonego początkowo na złom. Z doku tego korzysta obecnie, poza jednostkami Spółdzielni, cały szereg statków, holowników i barek przeprowadzając przeglądy i remonty części podwodnej. Dzięki odbudowanemu dokowi Spółdzielnia posiada źródło zarobku zaś port szczeciński jeszcze jedno ważne udogodnienie więcej.

Równą członkom „Żeglugi Morskiej" pomysłowość w odbudowie wraków wykazały

ROZWIĄZANIE MORSKIEGO KONKURSU SPOSTRZEGAWCZOŚCI



Wykaz błędów jakie zawierał rysunek konkursowy (powyżej):

1) bandera na dziobie (powinna być na rufie wzgl. na tylnym maszcie),
2) koło steru awaryjnego na dziobie (znajduje się zawsze na rufie, na osi steru),
3) pomost od baku do rufy (spotykany jedynie na zbiornikowcach — tu tylko przeszkadza),
4) kozły sieciowe (spotykane jedynie na jednostkach rybackich),
5) windy ładunkowe na lukach (uniemożliwiają otwieranie luków, powinny stać na pokładzie pod masztami),
6) złe zaczepienie bomów ładunkowych (winny być umocowane do kolumn podwójnych masztów inaczej nie mogły by pracować i połamały by stengę),
7) kotwica na śródokręciu (umieszczenie jej tam mija się z celem — winna być na dziobie),
8) komin poza lukiem świetlnym maszynowni (kotłownia znajduje się zawsze przed maszynownią a więc i komin — przed lukiem świetlnym),
9) mostek nawigacyjny poza kominem, na rufie (ze względu na konieczność jak największej widzialności winien być zawsze przed kominem),
10) szalupa umocowana w poprzek i ponad pokładem (utrudnia to szybkie spuszczanie jej na wodę — winna być umocowana u burty).

UWAGA: Zaznaczyliśmy w warunkach konkursu, że braków nie należy zaliczać do błędów. Podwójne maszty spotykane są nie tylko na naszych rudowęglowcach. Najwięcej kłopotu przysporzyły Czytelnikom błędy 6 i 8.

A oto jak powinien wyglądać ten sam co powyżej statek — bez błędów (patrz obok):

W konkursie ogłoszonym w kwietniowym numerze „Młodego Żeglarza" wzięło udział 260 Czytelników. Konkurs był dość trudny o czym świadczy niewielka stosunkowo cyfra dobrych rozwiązań (40). Rozwiązań „prawie dobrych" z jednym jedynie błędem było 92. Rozwiązań złych — 128.

W wyniku losowania nagrody otrzymali następujący Czytelnicy:

I — 3-dniowy bezpłatny pobyt w Gdyni i Gdańsku połączony ze zwiedzeniem portów i 24-godzinnym wyjazdem kutrem rybackim na połów oraz książki morskie wartości 1.000 — zł. — J. Ruszczyński, Śrem (Wlkp).

II — Książki morskie wartości 3.000 — zł. Z. Pająk, Opole Śl.

III — Książki morskie wartości 2.000 — zł. J. Suchoń, Katowice.

IV—X — Książki morsk. wart. 1.000 — zł. — L. Matczuk, Warszawa; A. Astachów, Gdynia; J. Szabłowski, Łódź; B. Prądzyński, Kościerzyna; J. Baranowski, Gdynia; Z. Baranowicz, Łódź; H. Waloszczyk, Bydgoszcz. XI—XXV — Roczna bezpłatna prenumerata „Młodego Żeglarza" — J. Zalewski, Będzin; M. Ziembiński, Gdańsk; K. Fedak, Gdynia; J. Szargan, Tarnów; S. Kłys, Łódź; S. Szymański, Szczecin; Z. Catowicz, Sztum; L. Sochaniewicz, Gdańsk; W. Trafalski, Konin; A. Gołębiowski, Gostynin; A. Sobczak, Racibórz; S. Staszewski, Gd. Wrzeszcz; Z. Hajdasz, Gdynia; Z. Orchowski, Szczecinek; B. Nowacki, Wrocław.



HORYZONCIE

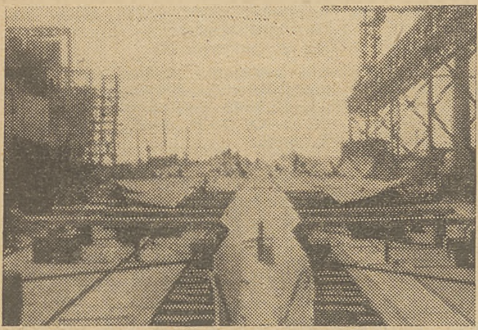
Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdynia-Gdańsk (MZKGG) oraz Stocznia Gdańska. MZKGG utrzymując pod nazwą „Żegluga Gdańska“ komunikację przybrzeżną na obszarze portów i Zatoki Gdańskiej — wydobyły przed dwoma laty własnym kosztem z dna portu gdańskiego wrak dużego niemieckiego poławiacza min (Minensuchboot) i przeznaczyły go do przebudowy na komfortowy statek kabotażowy. W ostatnich dniach czerwca odbyło się uroczyste podniesienie bandery na tej najnowszej i niewątpliwie najpiękniejszej naszej jednostce żeglugi przybrzeżnej. Statek otrzymał nazwę „Panna Wodna“ i jest obecnie po wycofaniu „Beniowskiego“ największym naszym kabotażowcem. Tonaż jego wynosi ok. 780 BRT; dł. 58 m; szer. 8,5 m; zanurzenie 2,6 m. Dwie maszyny parowe systemu Lentza połączone z turbiną na parę odlotową — razem 1.200 KM — zapewniają mu szybkość 16—18 węzłów. Na krótkie rejsy „Panna Wodna“ zabierać może ok. 500 pasażerów. W razie potrzeby statek dysponuje 160 miejscami sypialnymi systemu kolejowego. Z nieużytecznego wraku okrętu wojennego uzyskaliśmy cenną jednostkę dla naszej floty przybrzeżnej.

Również i flota handlowa uzyskała w ostatnich dniach wartościowe uzupełnienie w postaci małego drobnicowca — m/s „Narew“, który 16 lipca rozpoczął regularną służbę na linii Gdynia -Stockholm. „Narew“ (bliższe dane w NMH w poprzednim n-rze) jest także odremontowanym wrakiem. Stanowi ona o tyle cenny nabytek, że nasza flota nie rozporządza dotąd dostateczną ilością statków o małym tonażu.

Po wydobyciu z dna „Warszawy II“, przyszła kolej na wrak chłodnicowca „Lech“, który zatonął jesienią zeszłego roku na minie, w pobliżu duńskiej wyspy Falster. Ekipa ratown. GAL-u pod kierownictwem kpt. Stefanowskiego wypłynęła 3 lipca ze Szczecina, na holownikach „Herkules“ i „Swarożyc“. Prace przy „Lechu“ potrwają ok. 3 miesięcy. W pierwszym etapie prac nurkowie podłożą pod kadłub dziesięć potężnych stalowych stropów. Następnie przyholowane zostaną ze Szczecina specjalne pontony w ilości 10 sztuk i o udźwigu 240 ton każdy. Pontony zatopi się wzdłuż kadłuba i umocuje do niego stropami. Przy pomocy pomp i kompresorów zostanie z kolei usunięta z pontonów woda. Siłą własnego wyporu udźwigną one kadłub „Lecha“ z dna. Po przeprowadzeniu wraku na mieliznę, zostanie on uszczelniony po czym odpompuje się z niego wodę. W końcu „Herkules“ i „Swarożyc“ odprowadzą „Lecha“ na jedną z pobliskich stoczni duńskich, która przeprowadzi remont.

STOCZNIE

Budowa nowych statków na naszych stoczniach postępuje planowo i coraz sprawniej. Po spuszczeniu na wodę pięciu rudowęglowców,



• Na naszych stoczniach budują się m. in. drobnicowce motorowe typu „Lewant“

trwają przyspieszone prace przy kadłubie szóstej — ostatniej jednostki z tej serii. Rosną również kadłuby dwóch wielkich trawlerów dalekomorskich, budowanych dla przedsiębiorstwa „Dalmor“. Bardziej zaawansowany z nich — posiada już podwójne dno, wręgi, grodzie i część poszycia. Szybko i pomyślnie postępują prace przy pierwszych trzech z serii dziesięciu lugrotrawlerów dla rybołówstwa. Z budowanych dla „Żeglugi Polskiej“ czterech holowników dwa zostały spuszczone już na wodę, prace przy kadłubach pozostałych dwóch — dobiegają końca. Szybko i sprawnie postępuje montaż na pochylniach kadłubów dwóch dużych motorowców drobnicowych typu „Lewant“. Przy statkach tych zastosowano w jeszcze znaczniejszym stopniu niż dotychczas — system prefabrykacji.

Jeśli chodzi o wykańczanie jednostek spuszczonych już na wodę to nadmienić należy, iż na rudowęglowcu „Sołdek“ zainstalowana została maszyna napędowa wybudowana przez hutę „Zgoda“, jako pierwsza maszyna okrętowa wykonana w Polsce. Dziesiątego czerwca 100-tonowy dźwig pływający umieścił całkowicie zmontowaną, 3,5 tony ważącą maszynę — wewnątrz kadłuba statku. W parę dni później przetransportowano do kotłowni „Sołdka“ dwa kotły okrętowe dostarczone niedawno z dużym opóźnieniem przez jedną z firm angielskich. Druga maszyna napędowa — dla „Jedności Robotniczej“ — przybyła już ze Śląska i znajduje się w montażu.

Podjęte zostały ostatnio prace mające na celu wykończenie s/s „Oliwa“. Jest to kadłub poniemiecki typu „Hansa“ (3.200 ton nośności, typ seryjnie budowany podczas wojny), przejęty przez nas w stanie uszkodzonym na pochylni szczecińskiej stoczni „Odra“. Po wykończeniu kadłuba i spuszczeniu go na wodę, co nastąpiło w kwietniu 1948 roku — „Oliwa“ przeholowana została na stocznię do Gdańska. W ubiegłym miesiącu zakupiono w Danii dla „Oliwy“ maszynę napędową oraz kotły (Niemcy budowali w Danii podczas wojny dużo jednostek typu „Hansa“ i pozostawili tam szereg urządzeń dla tych statków). Obecnie „Oliwa“ znajduje się na pontonie Stoczni Gdańskiej. Przeprowadzany jest przegląd zbiorników, montaż nadburcia, przebudowa pomieszczeń na rufie oraz zmiana położenia jednej z grodzi, co jest związane z przystosowaniem statku do opalania ropą a nie węglem, jak to było przedtem planowane. „Oliwa“ jest jednostką identyczną z „Olsztynem“ i „Opolem“, pływającymi na linii lewantyńskiej.

RYBACTWO

Dziesiątego czerwca dwa kutry — jeden państwowy i jeden prywatny — zameldowały o wykonaniu rocznego planu połowów. Są to kutry — „Gdy 133“ („Arka 5“) z szyprem Augustynem Kreftem i „Hel 51“ z szyprem Pawłem Szomborgiem. Szyper Kreft zapowiedział osiągnięcie do końca roku 160 proc. planu. Do chwili obecnej przekroczyło roczny plan połowów szereg dalszych kutrów.

Stoimy u progu nowego sezonu śledziowego. Tak jak i w ubiegłym roku bierze w nim intensywny udział cała nasza flota dalekomorska. Międzysezonowe remonty, którym poddane zostały wszystkie traulery — miały przebieg niezwykle sprawny i szybki. W chwili obecnej, choć sezon śledziowy dopiero się zaczyna, większość naszych jednostek dalekomorskich znajduje się już na łowiskach Fladen Groundu a niektóre nawet jak np. trauler „Orion“ — przybyły już do Gdyni z pierwszą partią złowionych ryb. Dzięki doświadczeniom zeszłorocznym, udało się czas potrzebny na rozładunek przybywających statków, uzupełnienie paliwa, lodu, żywności itd. — skrócić do 48 godzin, co jest czasem nie osiąganym nawet w starych doświadczonych portach rybackich Zachodu. Większość traulerów będzie podobnie jak i w zeszłym roku bazowała w Gdyni, jedynie 5—6, w tym cztery traulery motorowe („Neptun“, „Neptunia“, „Uran“, „Urania“) — zawijać będą do Szczecina. Wśród traulerów łowiących w tym roku śledzie na Morzu Północnym, cztery posiadają całkowicie polskie załogi. W zeszłym roku mieliśmy tylko jeden taki trauler: „Saturnię“ z szyprem Gicem. Obecnie prócz „Saturnii“ — w połowach bierze udział „Saturn“ z szyprem Gorządkiem, „Kastoria“ z szyprem Paszkiewiczem i „Kastor“ z szyprem Okoniem. Dwaj ostatni szyprowie są absolwentami kursu kapitanów jednostek dalekomorskich urządzonego w pierwszej połowie br. przez „Dalmor“. Pozostali absolwenci kursu otrzymają własne jednostki po uzupełnieniu swych praktyk i pływań. Jeżeli chodzi o ogólną ilość Polaków na wszystkich naszych traulerach, to stanowią oni w bieżącym sezonie 75 proc. całości załóg (w zeszłym roku — 50 proc.). Dla dopełnienia tych pomyślnych ze wszech miar danych, trzeba dodać, iż traulery nasze po raz pierwszy wyszły na połów z sieciami własnej naszej, polskiej produkcji. Sieci te, w niczym nie ustępujące zagranicznym, produkują warsztaty „Dalmoru“ w Gdyni. Plan połowów śledzia na bieżący rok przewiduje dostarczenie konsumentom w kraju 7.000 ton tej smacznej ryby. Jest jednak nadzieja, że cyfra ta zostanie znacznie przekroczona.



Niezależnie od budowy nowych statków — stocznie przeprowadzają bieżące remonty jednostek naszej floty. Na zdjęciu: s/s „Kościuszko“ na doku. Na pontonie obok — s/s „Kutno“.

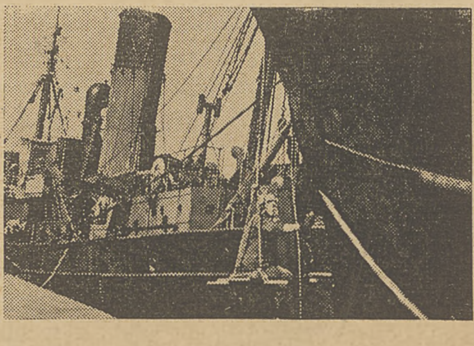


Jose Matacastro ma czarną skórę, ale poza tym jest takim samym dzielnym młodzieńcem jak chociażby ci dwaj absolwenci Szkoły Jungów PCWM, których widzicie razem z nim na zdjęciu. Jose pochodzi z portugalskiej kolonii Cap Verde. Na rodzinnych wyspach nie działo mu się dobrze — cierpiał biedę i upokorzenia ze strony białych „władców“. Ale Jose nie miał zamiaru biernie poddawać się losowi. Postanowił wywędrować tam — gdzie wszyscy ludzie są równi. Od dawna czuł sympatię do załóg statków z biało-czerwoną banderą, które od czasu do czasu zawijały na Cap Verde. Cóż kiedy nie chciano go z sobą zabrać. Mówiono, że nie wolno. Aż raz udało się Josemu: zdołał ukryć się w ładowni s/s „Kościuszko“, wracającego z Ameryki Południowej do Gdyni. Na pełnym morzu „pasażer na gapę“ został wykryty. Kapitana ubłagały w końcu łzy murzynka i nie wysadził go po drodze na ląd. Jose przybył do Polski — nieznanego, wielkiego kraju, w którym wszyscy ludzie bez względu na kolor skóry — są sobie równi.

Jose Matacastro otrzymał obywatelstwo polskie. Otrzymał też, tak jak każdy marynarz, książeczkę żeglarską. Pływa obecnie jako trymer na s/s „Borysław“ i jest dumny ze swej przybranej Ojczyzny.

Flotylla dalekomorska „Dalmoru“ wzbogaciła się ostatnio o nową jednostkę, największą z posiadanych przez Polskę. Jest to duży trauler „Jowisz“ zakupiony w maju we Francji. Nazywał się uprzednio „Reine des Flots“. Tonaż jego wynosi 608 BRT i 208 NRT; ma on możność zabrania 325 ton ryby. Załoga 32 osoby. Rok budowy — 1923. Obecnie „Jowisz“ poławia jeszcze białą rybę na Morzu Białym. Po przybyciu do kraju i zmianie załogi francuskiej na polską, weźmie on udział w sezonie śledziowym.

Prócz traulerów, w sezonie śledziowym weźmą udział po raz pierwszy po wojnie trzy nowoczesne lugry posiadane przez tow. „Delfin“ — „Delfin II“, „Korab I“ i „Korab II“ (patrz „NMH“ w 4 n-rze „Mł. Żeglarza“). „Delfin II“ (253 BRT, 113 NRT, 35 m dł., 10 węzłów, pojemność 1000 beczek śledzi), wypłynął już z Gdyni w drogę na miejsce połowu.



W gdyńskim porcie rybackim: ostatnie traulery szykują się gorączkowo do rejsu na śledzie.

SŁOWNICZEK
TERMINOLOGII MORSKIEJ
użytej w treści numeru

AWARIA — uszkodzenie statku.
BEZAN — nazwa tylnego masztu, o ile jest on mniejszy od masztu poprzedzającego.
CUMA — lina służąca do umocowania statku przy nabrzeżu lub zakotwiczonej beczce.
FELUKA — żaglowiec arabski o skośnych żaglach łacińskich, używany najczęściej u południowych wybrzeży Afryki.
FRACHTOWIEC — statek przeznaczony do przewożenia towarów.
GALERA — statek poruszany wiosłami; znany od czasów starożytnych poprzez średniowiecze aż do w. XVIII.
HYDROGRAFIA — opisy wód śródlądowych, jak źródła, rzeki, jeziora oraz brzegów morskich i wysp, mielizn, znaków nawigacyjnych z specjalnym uwzględnieniem nawigacji.
IZBA ARBITRAŻOWA — instytucja skupiająca sprawy masowego importu, segregowania i rozsprzedaży za granicę ważnego surowca n. p. bawełny.
JOL — typ ożaglowania o 2 masztach, z których tylny (bezan) jest niewielki i znajduje się na samej rufie poza urządzeniem sterowym.
JOLA — płaskodenna łódź żaglowa z ruchomym mieczem, używana w żeglarstwie sportowym na śródlądziu, wzgl. — szalupa morska 4 lub 6 wiosłowa.
KONWÓJ — kolumna statków handlowych idąca pod osłoną okrętów wojennych i samolotów.
KORSARZ — rozbójnik morski, członek załogi statku, który trudni się napadami na statki handlowe w celach rabunkowych. Wyjątkowe wypadki korsarstwa, zresztą na bardzo małą skalę, zdarzały się do niedawna jeszcze na wodach chińskich.
KSIĄŻECZKA ŻEGLARSKA — dokument stwierdzający tożsamość marynarza i przynależność do załogi danego statku; zarazem zastępuje paszport. Pisany w języku angielskim i danego kraju.
NOC POLARNA — na skutek rocznej wędrówki ziemi dookoła słońca i nachylenia osi ziemskiej, tereny podbiegunowe znajdują się na zmianę przez okres kilku miesięcy poza — wzgl. pod stałym zasięgiem światła słonecznego. Okresy te nazywają się nocą i dniem polarnym. W czasie nocy polarnej słońca nie widać zupełnie, w czasie dnia polarnego zatacza ono kręgi po niebie nie zachodząc.
ODBIJACZ — kula wzgl. walec spleciony z liny służący do uchronienia burty statku przed bezpośrednim zetknięciem się z nabrzeżem lub burtą drugiego statku. Używa się w czasie odbijania lub postoju.
ORP — skrót określenia „Okręt Rzeczpospolitej Polskiej", używany przed nazwą każdego polskiego okrętu wojennego.
PIRS — drewniany, betonowy wzgl. kamienny pomost.
PODWIĘZIE WANTOWE — okucia na burtach statku, do których mocuje się liny usztywniające maszt (wanty).
POLER — pionowy pal metalowy, kamienny wzgl. drewniany umocowany w nabrzeżu, służący do cumowania statków.
PORT PIERWSZEJ (DRUGIEJ, TRZECIEJ) KLASY — wielkie porty polskie: Gdynia, Gdańsk, Szczecin nazywamy portami pierwszej klasy; Ustkę, Darłowo, Kołobrzeg — drugiej klasy; a najmniejsze (np. Hel, Władysławowo, Łebę) — trzeciej klasy.
SALING — drzewce mające na celu rozparcie lin usztywniających górną część masztu na boki. W masztach złożonych z kilku części — złącze dolnej i górnej części masztu.
S/Y — Saling Yacht — jacht żaglowy. Skrót używany przed nazwą statku, charakteryzujący rodzaj i napęd statku podobnie jak s/s (steam ship) — statek parowy; m/s (motor ship) — statek motorowy itp.
TRYMER — człowiek zajmujący się właściwym rozlokowaniem ładunku masowego we wnętrzu statku. Trymer w kotłowni statku — człowiek dostarczający węgla palaczowi z zasobni do kotłowni i usuwający za burtę popiół z kotłowni.
ŻEGLARZ TRAPOWY — członek załogi pełniący służbę przy schodni zejściowej na ląd, zwanej „trapem".

Wydaje: Komenda Główna P. O. „Służba Polsce" przy współudziale PCWM, Marynarki Wojennej i Ligi Morskiej. Redaguje: Zespół Redakcyjny. Adres redakcji: Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, tel. 16-20.
Adres Administracji: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55.
Konto PKO: Warszawa Nr I — 8668.

WEZWANIE DO WSPÓŁZAWODNICTWA

My ZMP-owcy, junacy „SP" Kursu Przysposobienia Marynarskiego Powszechnej Organizacji „Służba Polsce" w Mrzeżynie, rozumiejąc i doceniając jak wielkie znaczenie ma dla nas odbudowa i rozbudowa Kraju, przystępujemy do współzawodnictwa na polu nauki, wyszkolenia i prac przy podniesieniu poziomu kulturalnego Kursu i estetycznego Ośrodka.

Postanawiamy wykonać jako „Czyn Lipcowy" następujące prace na Kursie:

1. Oczyścić z ruin i gruzu teren Ośrodka, doprowadzając go do estetycznego wyglądu.
2. Przeprowadzić 2-krotną zbiórkę złomu i sumy uzyskane ze zbiórki przeznaczyć na C.D.M. i Dom Partyjny.
3. Podnieść poziom kulturalny gmin, przez urządzanie ognisk i wieczornic oraz wyświetlanie filmów.
4. W dniu 22 lipca urządzić uroczystą Akademię, zapraszając na nią ludność okoliczną.
5. Wybudować 100 metrów drewnianego nabrzeża o pow. 300 m².
6. Wybudować boiska sportowe do siatkówki i piłki nożnej.
7. Wykonać dziesięć żelaznych polerów.
8. Ogrodzić teren Ośrodka na długości 300 m.
9. Urządzić w dniu 10 lipca 1949 r. „festyn ludowy" z imprezami sportowymi i wyświetleniem filmu, z którego dochód, uzyskany drogą wolnych datków, przeznaczyć na budowę C.D.M.

Postanowienia te zobowiązujemy się wykonać w terminie do 28 lipca 1949 r.

Równocześnie wzywamy do podjęcia „Czynu Lipcowego" ośrodki morskie „S. P." w Gdyni, Gdańsku, śródlądowy w Kobylim Gródku koło Krakowa oraz wszystkie inne ośrodki i koła Przysposobienia Marynarskiego „SP" w całym kraju.

PODPISY

ROZRYWKI UMYSŁOWE

(red. A. Nowakowski)

ARYTMOGRAF

Po odgadnięciu klucza pomocniczego zastąpić poszczególne liczby w podanej figurze odpowiadającymi im literami i odczytać rozwiązanie. Pamiętać należy, że jednakowym liczbom odpowiadają jednakowe litery.

1	2	3	4	5	6	1	7	8	9	10
11	12	3	13	8	14	15	5	16	2	9
7	8	17	7	18	1	2	19	7	20	21
11	22	17	2	8	1	23	19	8	6	11
16	14	5	19	7	2	5	1	6	7	17
10	24	13	25	5	21	11	15	17	1	8

Klucz pomocniczy:

17, 4, 18, 21, 20, 5 = Długa, potężna belka, umieszczona na spodzie kadłuba statku i stanowiąca jego kręgosłup.
25, 11, 17, 9, 5, 19 = Stopień podoficerski w marynarce wojennej.
16, 8, 15, 7, 19, 14 = Balustrada ochronna, umocowana wzdłuż burty statku.
13, 24, 10, 5, 22, 3 = Obszary w deltach rzek, często zalewane i pokrywane iłem, posiadające z tej przyczyny bardzo urodzajną glebę.
12, 11, 16, 17, 2 = Pospolita ryba naszego morza.
6, 5, 1, 23, 4 = Lekki statek spacerowy lub sportowy.

SKAKANKA

Przeskakując stale tę samą ilość liter i posuwając się w kierunku ruchu wskazówek zegara odczytać zdanie, składające się z 3 wyrazów o początkowych literach: W, M, W.

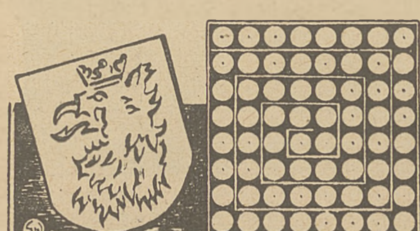


CIĄGÓWKA

Zaczynając od lewego górnego pola wpisać 14 wyrazów o poniższych znaczeniach, przy czym końcowa litera jednego wyrazu jest zarazem początkową następnego wyrazu. Litery w kółkach oznaczonych czarnymi punktami, czytane kolejno, dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów (w nawiasach podana jest ilość liter w każdym wyrazie): Jamochłonne żyjątko morskie o ciele galaretowatym i wielu ramionach (5) — Drobniutkie okruchy skał w kształcie ziarenek (6) — Belka wiązania okrętowego, biegnąca przez całą długość spodu okrętu (3) — Ryba słodkowodna (6) — Składacz czcionek (5) — Balustrada ochronna, umocowana wzdłuż burty statku (6) — Historyczne jezioro w Polsce (5) — Ogólna nazwa pływającej jednostki marynarki wojennej (5) — Przyrząd w kształcie butelki, zachowujący przez czas dłuższy niezmienną temperaturę nalanego doń płynu (6) — Ptak śpiewający (6) — Bicz z plecionego rzemienia, osadzony na krótkim kiju, nahajka (7) — Leśna gęstwina (6) — Linia kręta, łamana (6) — Dźwigi portowe (5).

Dla ułatwienia podajemy wykaz liter potrzebnych do prawidłowego rozwiązania: 4—A, 1—A, 4—C, 6—E, 1—E, 3—G, 5—I, 4—K, 3—L, 2—Ł, 1—M, 2—N, 1—N, 5—O, 3—P, 4—R, 4—S, 1—T, 1—U, 1—W, 2—Y, 6—Z.



Rozwiązania zadań nadsyłać należy do dnia 15. VIII. 1949 r. pod adresem redakcji, z dopiskiem na kopercie „rozrywki umysłowe". Za dobre rozwiązanie przynajmniej jednego z tych zadań przyznanych zostanie

5 NAGRÓD KSIĄŻKOWYCH

ROZWIĄZANIE ZADAŃ Z NR 5

LOGOGRYF: Westerplatte (wrak, etyk, stok, tasak, konie (wspak), rodak, potok, lejek, Antek, tłok, trok, Edek).

REBUS: Morze podstawą potęgi Polskiej Ludowej.

KRZYŻÓWKA: Poziomo: junak, winda, łże, nerki, zator, Noe, ankry, łuska, messa, salon, gaz, rzeka, towar, tła, krypa, burty.

Pionowo: junga, Marek, nurek, stery, rys, kliny, Agata, węzeł, sztab, ufa, notes, lewar, kto, aorta, narty.

Za dobre rozwiązanie zadań z nr 5 nagrody książkowe otrzymują:

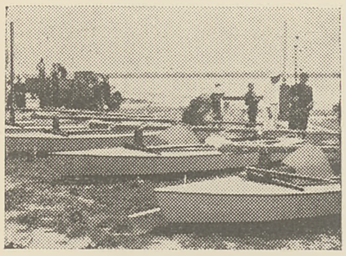
1) Jan Marek FIGWER, Mielec, Daszyńskiego 32
2) Jerzy WĄSIK, Skórcz, Sobieskiego 8
3) Jerzy KUKLICZ, Ostróda, Kopernika 9
4) St. DOMASIK, Człuchów, Bol. Chrobrego 8
5) Krzysztof BUTKIEWICZ, Sopot, Wybickiego 15 m 2

MORSKA KRONIKA „SŁUŻBY POLSCE"

KRAKÓW — WARSZAWIE

W dniu 6 lipca br. przybył z Krakowa do Warszawy transport 11 łodzi żaglowych typu „Pionier", przeznaczonych dla warszawskich kół Przysposobienia Marynarskiego. Jole wybudowano w Warsztatach Szkutniczych Nr 1 Powszechnej Organizacji „Służba Polsce" w Krakowie.

Załoga Warsztatu wykonała je w terminie. Dla uczczenia Kongresu Związków Zawodowych, jedną łódź wykonano ponad plan.



Obecnie w Krakowie buduje się dalsze jole, które zostaną rozdzielone między nasze Koła.

Po wyładowaniu sprzętu i spuszczeniu go na wodę, koła warszawskie przystąpią do szkolenia praktycznego. W dniu 22 lipca odbędzie się defilada na Wiśle, w której wezmą udział nowowybudowane jednostki.

AWARIA s/j „ZARUSKIEGO"

Ośrodek Morski „Służby Polsce" w Gdyni poniósł ciężką stratę. Jacht „General Zaruski", na którego pokładzie kursanci SP odbywali swoje wyszkolenie, uległ awarii.

Dnia 3 lipca „Gen. Zaruski" powrócił, jak co dzień — z ćwiczeń i przycumował na swoim stałym miejscu w Basenie I w Gdyni.

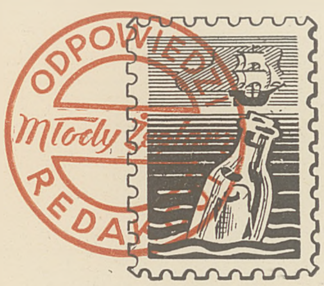
Na pokładzie został bosman Pawłowski oraz dyżurny — żeglarz trapowy Raciborski, reszta zaś załogi udała się na obiad do Ośrodka. Odbijający rufą sprzed dziobu „Zaruskiego" statek żeglugi przybrzeżnej „Panna Wodna" zaczął — spychany przez wiatr — zbliżać się do jachtu. Zderzenie było nieuniknione. Chcąc osłabić siłę uderzenia znajdujący się na pokładzie żeglarze wyrzucili za burtę odbijacze — lecz niewiele to pomogło. „Panna Wodna", płynąc cały czas wstecz, zerwała podwieszony na „Zaruskim" kotwicę i zawadziła o olinowanie. Spowodowało to złamanie masztu. Złamany pod salingiem maszt spadł na pokład, nie powodując na szczęście wypadku z ludźmi.

Jeszcze raz w tym samym dniu o godz. 21.00 „Panna Wodna" przytarła „Zaruskiego" do nabrzeża zrywając mu podwięzie wantowe.

Wypadek ten unieruchomił na razie „Zaruskiego". Jednak w jak najkrótszym czasie musi on zostać wyremontowany, aby móc przystąpić do dalszego szkolenia. Niedługo znów padnie komenda „Żagle staw" i „Zaruski" — jak zwykle — będzie pruł fale Bałtyku szkoląc nowe kadry przyszłych marynarzy Marynarki Wojennej i Handlowej.

KOBIETY W PRZYSPOSOBIENIU MARYNARSKIM

W Gdyni zostało założone pierwsze w kraju żeńskie Koło Przysposobienia Marynarskiego. Koleżanki przejdą najpierw przeszkolenie teoretyczne, a następnie praktyczne.



Józef Pluciński, Gniezno. Podajcie nam nazwisko — postaramy się dowiedzieć. Wiadomość prześlemy pocztą.

Włodzimierz Wojtys, Dęblin. Jeśli ma się lat czternaście, stanowczo należy słuchać rodziców nie zaś własnego rozumu. Inna rzecz, że trzeba rodzicom próbobować wytłumaczyć, iż jeśli ktoś ma już od lat czterech, niezłomny zamiar zostania marynarzem, to nie należy robić z niego siłą lądowego szczura. Z floty niemieckiej nie otrzymaliśmy jako odszkodowania, żadnych jednostek wojennych. O. R. P. „Dragon", uszkodzony został 8. 7. 44 r. torpedą wystrzeloną przez niemiecki miniaturowy okręt podwodny, po czym osadzono go umyślnie na mieliźnie u wybrzeży Normandii gdzie tworzył wraz z innymi zatopionymi statkami oraz okrętami — rodzaj falochronu dla jednostek inwazyjnych wyładowujących sprzęt i ludzi. Nut ani słów do melodii o którą Wam chodzi — nie posiadamy. Jeśli gdzieś je zdobędziemy nie omieszkamy Wam przesłać. Wzajemne pozdrowienia.

Bogdan Czajka, Warszawa. Jeśli byliście, jak zaznaczacie, pilnym Czytelnikiem „Żeglarza", to musieliście chyba zauważyć, iż w piśmie tym prowadzony był stały dział „Polska Flota Handlowa" — zawierający sylwetki i dane wszystkich jednostek P.M.H. Materiały te są w dalszym ciągu aktualne. Szereg szczegółów o planowanej rozbudowie naszej floty znajdziecie w 6/7 (czerwiec lipiec) numerze miesięcznika „Morze i Marynarz Polski" w artykule J. Micińskiego „Polska Flota Handlowa". Również o Marynarce Wojennej dowiecie się z tegoż pisma z art. kpt. mar. F. Walickiego „Odrodzona Marynarka Wojenna". Sylwetek oraz dokładnych danych dotyczących jednostek P.M.W. — nie możemy publikować ze względu na tajemnicę wojskową. Wszystkie szczegóły o okrętach naszej floty wojennej, zatopionych w czasie ostatniej wojny wraz z ich wykazem — znajdziecie w popularnej książce J. Pertka „Wielkie Dni Małej Floty" (patrz na str. 23).

Mirosław Proskurnicki, Wrocław. Jeżeli jesteście takim wielkim entuzjastą „Młodego Żeglarza" jak piszecie — powinniście zauważyć, iż nie ma numeru naszego pisma, w którym by nie było jakiegoś reportażu opisującego życie naszej Marynarki Wojennej. Materiały o Polskiej Marynarce Wojennej będziemy umieszczali w dalszym ciągu z tym że zamierzamy poświęcić im nieco więcej miejsca niż dotychczas. Pozdrowienia.

Jerzy Urbanek, Czekanów. W sprawie nabycia starych numerów „Młodzieży Morskiej" zwróćcie się listownie do Centralnego Kolportażu, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. Jeśli chodzi o „Żeglarza" to nie wyczerpane numery tego pisma za lata 1946—48 (18 numerów) nabyć możecie wpłacając kwotę 310 zł na konto PKO XI—160 i przesyłając jednocześnie zamówienie pod adresem PCWM, Gdynia, Al. Zjednoczenia 3.

Edmund Kulawik, Słaboszów. Odpowiadamy tylko na część Waszych pytań. Adres Głównego Zarządu Ligi Morskiej — Warszawa ul. Widok 10. Marynarze na statkach handlowych nie noszą mundurów (wyjątek: załoga pokładowa na statkach pasażerskich). Oficerowie zazwyczaj w czasie rejsu też mundurów nie używają. Kapitanem portu może zostać zasłużony oficer marynarki handlowej, będący uprzednio długoletnim kapitanem statku. Pozdrowienia.

Ryszard Nowosad, Słupsk. Oto żądane adresy: Wyższa Szkoła Handlu Morskiego, Sopot, ul. Armii Czerwonej 101 oraz Akademia Handlowa, Szczecin, ul. Mickiewicza 68. Sekretariaty tych uczelni udzielą Wam żądanych informacji.

NA SREBRNYM EKRANIE

„DALEKA DROGA"

Widziałem ostatnio film „Daleka droga". Akcja jego rozgrywa się na pokładzie okrętu szkolnego carskiej marynarki wojennej „Witiaź", w czasie słynnego rejsu naokoło świata. Nadzwyczaj plastycznie przedstawiono w tym filmie życie załogi, jej radości i smutki, ciężką pracę na okręcie i traktowanie marynarzy przez dowódcę i oficerów.

Ten właśnie stosunek oficerów do załogi jest zasadniczym problemem w akcji filmu i dzieli się na dwa kierunki. Pierwszy z nich, to ludzkie, ojcowskie traktowanie załogi, zrozumienie dla jej potrzeb, umiejętne postawienie dyscypliny i szkolenia. Drugi natomiast, to kierunek bezwzględnej, twardej ręki, to hołdowanie własnemu widzi mi się, to pomijanie potrzeb załogi, to po prostu maltretowanie słabszych, mniej wyszkolonych marynarzy.

Zwolennikami pierwszego kierunku, są niemal wszyscy oficerowie „Witiazia" z dowódcą okrętu na czele. Ludzie ci, sercem oddani służbie na morzu, znający wszystkie jej blaski i cienie, rozumieja, że okrucieństwem i prześladowaniem nie można wychować marynarza. Wiedzą oni, że marynarz lepiej wykona powierzone mu zadanie jeśli będzie świadom opieki oficera i dowódcy, jeśli będzie czuł, że zwierzchnik traktuje go jak człowieka wolnego, a nie jak niewolnika.

Drugi kierunek, kierunek bezwzględności, twardej ręki, kierunek prześladowania marynarzy, jako ludzi całkowicie zależnych od oficera — arystokraty, reprezentuje starszy oficer hrabia Berg. Ten „arystokratyczny" kierunek wykazują również i niektórzy podoficerowie, jak np. bosman Dziuba, szczególnie rozmiłowany w biciu i znęcaniu się nad załogą.

Rejs odbywa się w czasie, kiedy wśród ludów Europy zaczynają rozwijać się na dobre ruchy wolnościowe Świadomość krzywd społecznych dociera i do załogi „Witiazia", toteż postanawia ona rozprawić się z samowolą bosmana. Świadoma opieki dowódcy okrętu, przeciwstawia się bezwzględnemu i nieludzkiemu zarządzeniu hr. Berga utopienia psa „Kusego" — ulubieńca załogi.

O wartości i słuszności swego postępowania przekonuje się dowódca „Witiazia" w czasie nagłego huraganu, kiedy to oddana mu załoga ratuje okręt od zagłady. W ciężkich warunkach, wśród huraganowego wichru, w potokach wody, spełnia ona natychmiast i bez wahania każdy rozkaz.

W końcu i bosman Dziuba zrozumiał, że marynarza nie trzeba bić, aby dobrze wykonywał swe zadania i przekonał się, że zarządzenia komendanta były całkiem słuszne.

Aspekty społeczne, żywo i starannie opracowana akcja, piękne i ciekawe zdjęcia morskie stwarzają naprawdę wartościową całość. Film zrealizowało Kijowskie Studio Filmów Artystycznych. Warto go obejrzeć, jako jeden z tych, które uczą i bawią, dając widzowi pełnię zadowolenia.



Archiwum Neptuna

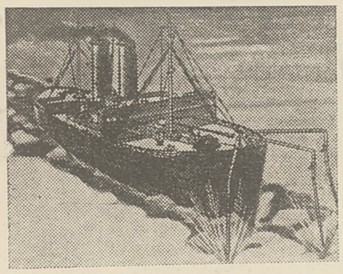




(LILLIPUT)

POLA LODOWE ZWALCZA STRUMIEŃ WODY

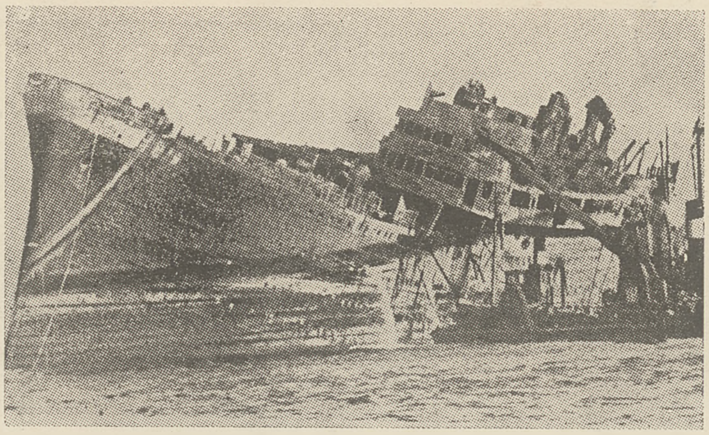
Lodołamacze są to specjalne jednostki przeznaczone do kruszenia lodów oraz do przygotowywania wśród nich przejść dla statków. Na wodach słabiej zamarzających, robią to holowniki portowe i morskie, jak np. nasz „Swarożyc", natomiast na morzach polarnych używa się wielkich lodołamaczy oceanicznych (np. radziecki „J. Stalin"). Mimo silnych maszyn i odpowiedniej budowy, statki te nie zawsze zdają egzamin w ciężkich warunkach polarnych, nie mogąc pokonać zbyt grubej pokrywy lodowej. W dodatku są one kosztowne, zużywają dużo paliwa i jako przeznaczone wyłącznie do torowania drogi przez lody — są pewnego rodzaju koniecznym balastem w gospodarce morskiej.



Aby całkowicie rozwiązać i uprościć problem żeglugi na wodach arktycznych, uczeni radzieccy opracowali projekt jednostki nowego typu. Jest to statek towarowy o wzmocnionej budowie kadłuba, posiadający specjalne urządzenia wodne do kruszenia lodu, a przez to nie potrzebujący pomocy lodołamacza. Zbadano bowiem, że strumień wodny o ciśnieniu 200 atmosfer jest w stanie przebić łatwo i szybko najgrubsze tafle lodów polarnych. Toteż wmontowano na statek silne pompy wodne oraz specjalne rury, zwane hydromonitorami, którymi strumień wodny kierowany jest prostopadle na lód. W ciężkich warunkach polarnej zimy taka jednostka może poruszać się w lodach z szybkością do 4 węzłów.

Uruchomienie flotylli hydrolodołamaczy przyczyni się wydatnie do rozwoju komunikacji w radzieckiej Arktyce, a doświadczenia z ich pracy pozwolą na dalsze udoskonalenie ideału samodzielnego liniowca polarnego.

UPIORNA FLOTA WRAKÓW...



...złożona z 246 statków handlowych i okrętów wojennych — spoczywa na dnie portu w Kilonii. W tym ponad 50 okrętów podwodnych — stanowiących ongiś dumę i nadzieję Hitlera. Specjalne ekipy, zwalczając rozliczne trudności, wydobywają na powierzchnię jednostkę za jednostką. Wydobyte statki i okręty cięte są następnie na złom.

Wielka flota handlowa i wojenna hitlerowskich Niemiec stapia się powoli w piecach hutniczych. Ten los czeka między innymi i wrak luksusowego transatlantyka „New York" (23 000 BRT) — wydobytego w ostatnich miesiącach na powierzchnię (na zdjęciu).

Niechaj niesławny koniec potęgi morskiej Hitlera — będzie przestrogą dla innych podżegaczy wojennych, tak bardzo dufnych w siłę swoich flot.

BADACZ DALEKIEJ PÓŁNOCY

W tym roku mija 200 lat od śmierci znanego uczonego, podróżnika i marynarza — Aleksego Czyrykowa, towarzysza obu wypraw Beringa na Kamczatkę, jego głównego współpracownika i doradcy.

Pierwsza wyprawa Beringa, jaka odbyła się w latach 1725—28, miała za cel zbadanie wschodnich wybrzeży Azji łącznie z Kamczatką. Dzięki niej zarówno Kamczatka, jak Wyspy Aleuckie oraz całe azjatyckie Wybrzeże późniejszego Morza Beringa znalazło się na mapach, sporządzonych przez Czyrykowa.

Druga ekspedycja, jaka miała miejsce w kilka lat później, przyniosła odkrycie Wybrzeży Ameryki Północnej, nieznanych wówczas nikomu. W czasie tej to wyprawy zmarł w 1741 roku Bering i został pochowany na jednej z wysp Archipelagu Komandorów. Ekspedycję tę doprowadził do końca i opracował z niej materiały naukowe sam Czyrykow.

444 AMATORÓW „KOKOSOWYCH INTERESÓW"

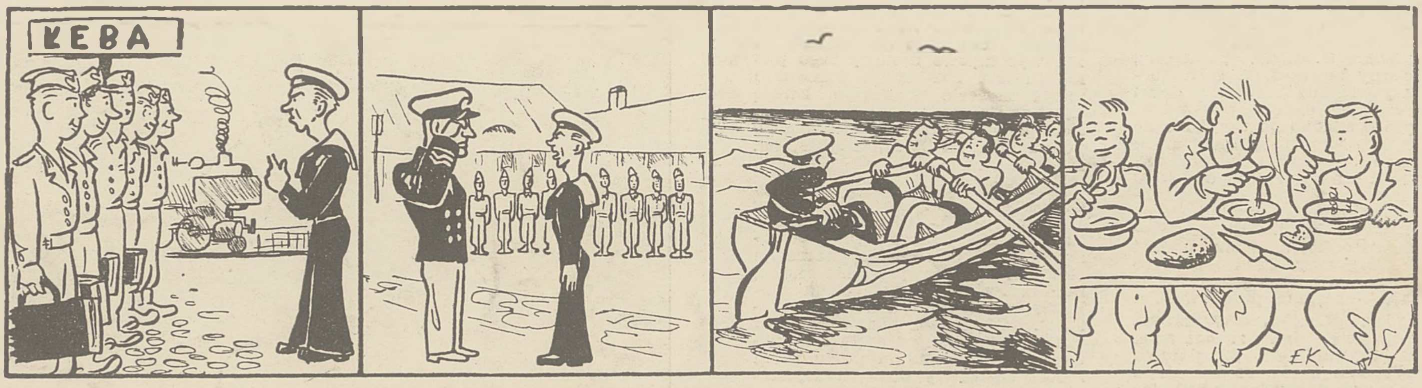
Jak głosi fama — na Wyspach Kokosowych, leżących na Oceanie Wielkim, znajdują się jakoby ogromne skarby — w złocie i kosztownościach — ukryte tam przez piratów, którzy w XVI i XVII wieku używali wysp, jako schroniska i bazy wypadowej.

Amatorzy łatwego wzbogacenia się, już niejednokrotnie podejmowali wyprawy mające na celu odnalezienie ukrytych skarbów. Przekopano każdą nieledwie piędź ziemi, przeszukano wszystkie jaskinie i kryjówki, ale skarby — o ile w ogóle istnieją — nie zostały odnalezione. Niepowodzenia poprzedników, połączone z niebezpieczeństwem i kosztami — nie zrażają następnych śmiałków. Wyprawa za wyprawą udaje się na Wyspy Kokosowe i wraca z niczym. Parę miesięcy temu, czterystaczterdziestączwartą próbę odnalezienia pirackich skarbów podjął niejaki mr. Patterson z Los Angeles, który wyruszył na Wyspy Kokosowe własnym jachtem parowym „Bolivar" (na zdjęciu).



Mr. Patterson bardzo chciałby zepewne odnaleźć zrabowane skarby i powiększyć swoją i tak już okrągłą fortunkę. Ale ten „kokosowy interes" nie uda mu się — tak jak nie udał się jego poprzednikom.

Lepiej by mr. Patterson zrobił, gdyby pozostał w Stanach Zjednoczonych i tam spróbował powiększyć majątek. W Ameryce tak łatwo jest przecież robić „kokosowe interesy"... tyle, że kosztem krzywdy ludzkiej. Ale to dla panów Pattersonów nie jest przecież wcale ważne.



„JAK WACEK SKIBA ZOSTAŁ MARYNARZEM" (ciąg dalszy)

Rys. E. Karłowski

Czwarty odcinek historii Wacka Skiby — to jego pobyt na kursie eliminacyjnym do Szkoły Jungów w ośrodku PCWM w Łebie. RYSUNKI MÓWIĄ SAME ZA SIEBIE. Ale jeśli ktoś z Was, Czytelnicy, ma ochotę dorobić do nich rymowany tekst — prosimy bardzo. Autor najlepszego tekstu, takiego, który znajdzie uznanie w oczach naszego kierownika literackiego, otrzyma w upominku CENNĄ KSIĄŻKĘ. A więc szanowni rymotwórcy — do dzieła! Czekamy na tekst do IV odcinka historii Wacka Skiby — najpóźniej do 20 sierpnia.

Warunki prenumeraty wraz z przesyłką pocztową: roczna — 360.— zł. półroczna — 180.— zł, kwartalna — 90.— zł.
Fot.: WAF, SIB, K. Komorowski, H. Kabat, E Zdanowski, K. Lelewicz, J. Uklejewski, Z. Kosycarz, A. Pluciński.
Rękopisów nie zamówionych Redakcja nie zwraca.
Druk. w Z.G. „P.W." w Gdyni. Nr 963. Klisze wykonano w Zakł. Graf. „P.W." w Gdyni. W-19907